Nr. 9. Band I. Wien, 3. März 1912. XIII. Jahrgang.

Allgemeine Automobil-Zeitung.

Die historische Entwicklung

der

Daimler- und Mercedes-Automobile

der

Daimler-Motoren-Gesellschaft

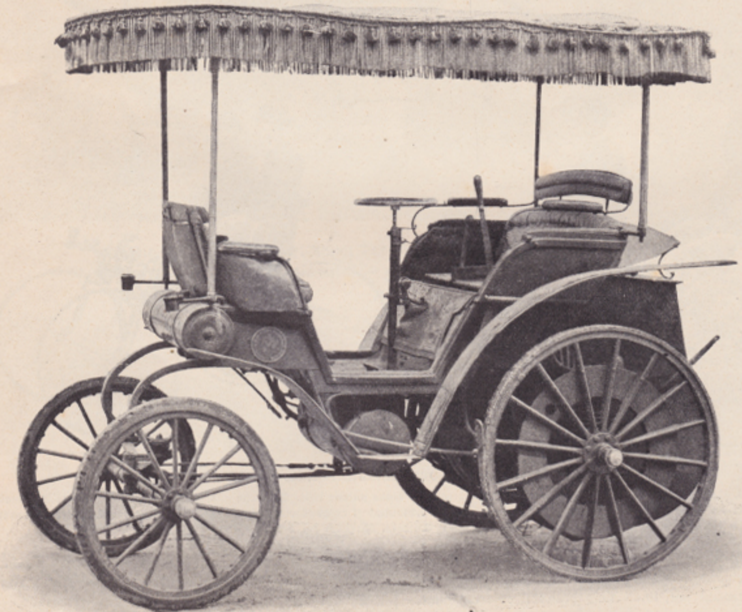
Stuttgart-Untertürkheim

Separatabdruck aus der „Allgemeinen Automobil-Zeitung", Wien.

Allgemeine Flugmaschinen-Zeitung.

Alljährlich führt uns eine Reise nach Untertürkheim, um die Leser dieses Blattes mit den Neuheiten und Verbesserungen der Mercedes-Wagen für die laufende Saison bekanntzumachen. Aber es sind nicht nur Neuheiten und Verbesserungen, über die wir diesmal berichten, wir wollen auch Erinnerungen aus alter Zeit auffrischen, und wir bringen Abbildungen und Beschreibungen von anno dazumal, da der Automobilismus noch im Beginn seiner Entwicklung stand.

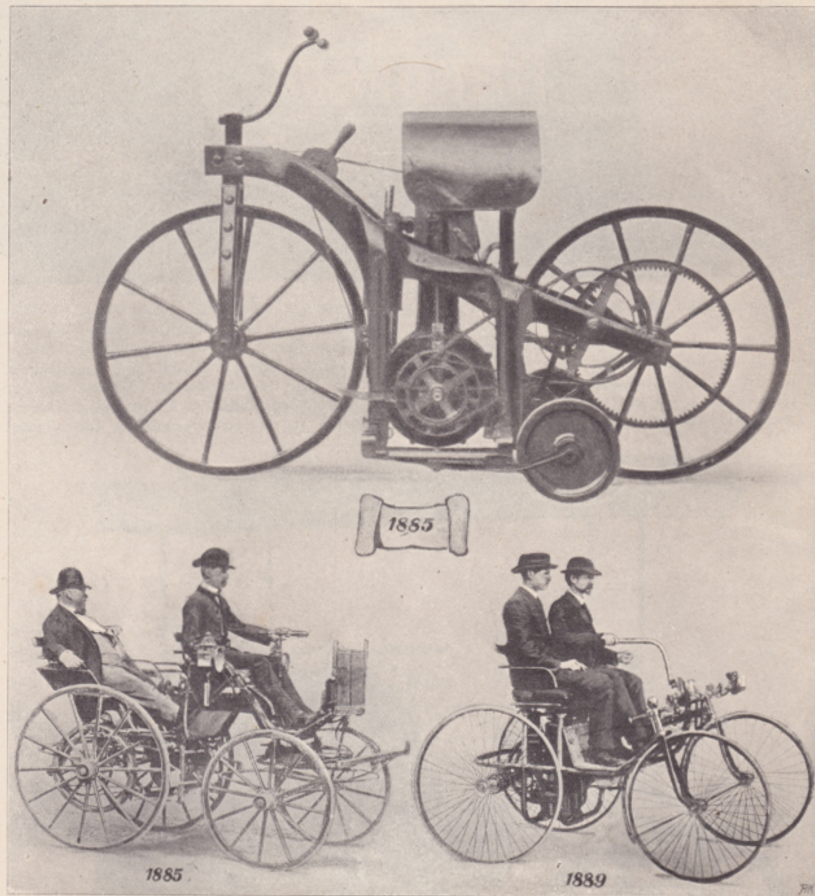
Die Bilder, die wir heute in fortlaufender Serie reproduzieren, haben zum Teil schon historische Bedeutung. Ihre Aneinanderfügung, von dem ersten unbeholfenen Motorrade bis zum luxuriösesten modernen Automobil und von dem ersten Motor mit der primi-



Der erste „Alpenwagen".

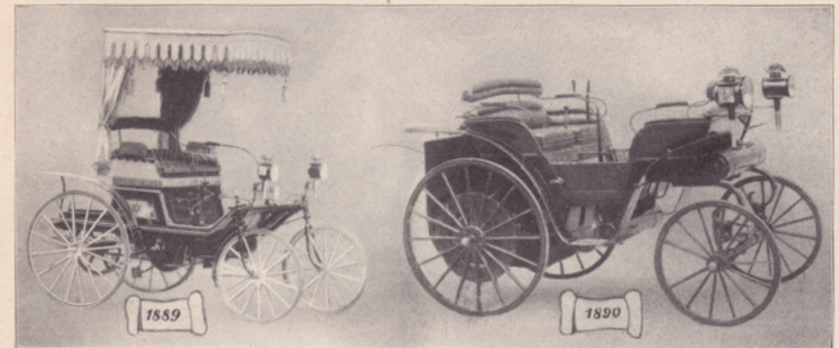
Type des 6HP Daimler-„Rennwagen", mit dem Herr Eduard Bierenz im Sommer 1898 im ersten Automobil-Rennen Oesterreichs Sieger war. Da es über eine Reihe von Alpenpässen ging, ist dies eigentlich der erste Alpenwagen.

tiven Glührohrzündung bis zum modernen Schiebermotor ist, so meinen wir, instruktiv und interessant. Wer zu vergleichen versteht, der wird hier eine Fülle von Beobachtungen machen. Das gleiche gilt übrigens auch von der Rennwagenserie, die ein Jahrzehnt der Entwicklung in dem Kampfe gegen „Vater Zeit" bedeutet. Niemand, der die Entwicklung des Automobilismus mitgemacht hat, wird diese drei Bilderserien ohne Interesse betrachten können. Manche unserer Leser zählen ja noch zu jenen, die von Beginn an mitgearbeitet haben, sei es beruflich oder als Amateure. Die Mitarbeiterschaft der Amateure an dieser Entwicklung kann nicht lobend genug hervorgehoben werden, denn die Amateure waren es, die in sportlicher Begeisterung diese ach so reparaturbedürftigen ersten Wagen kauften, die sie in Fahrten auf der Landstraße erprobten und die durch ihr Geld der Industrie die Möglichkeit boten, ihre Fabrikation fortzusetzen. Für alle diese, die an der Wiege der Entwicklung standen, werden die Daimler-Abbildungen in unserer heutigen Nummer eine Fülle der schönsten Erinnerungen wachrufen; denn die Erinnerung ist ja doch die ärgste Schönfärberin, sie umgibt selbst das Unangenehme mit Anmut, und manches fatale Ereignis wird zu einem interessanten Erlebnis.



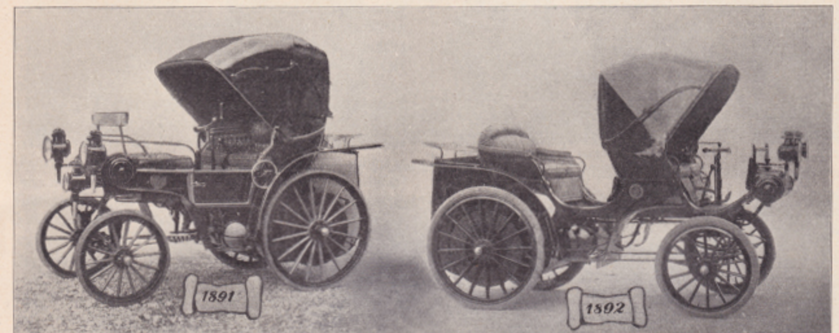
Die historische Entwicklung der Cannstatt-Untertürkheimer Daimler.

Oben: 1885. Das erste von Gottlieb Daimler gebaute Motorrad. — Links unten: 1885. Das erste von Gottlieb Daimler gebaute Automobil, der Erfinder im Fond des Wagens. — Rechts unten: 1889. Das „Stahlrad"; es hatte vier Schnelligkeiten mittelst verschiebbarer Zahnräder und Differential. Wilhelm Maybach am Steuer.



Die historische Entwicklung der Cannstatt-Untertürkheimer Daimler.

Links: 1889. Das erste Automobil für einen Souverän. Wurde an den Sultan von Marokko geliefert. — Rechts: 1890. Erster viersitziger Wagen mit Riemenantrieb. Motor hinten.



Die historische Entwicklung der Cannstatt-Untertürkheimer Daimler.

Links: 1891. 4HP Vis-à-vis-Wagen mit Halbverdeck. — Rechts: 1892. 6HP Doppelphaethon mit vorderem Halbverdeck.



Die historische Entwicklung der Cannstatt-Untertürkheimer Daimler.

Links: 1893. Der erste Autotaxi, verkehrte in Cannstatt. Der Wagen zeigt zum erstenmal einen Volant. — Rechts: 1894. 6HP Daimler-Kutsche.



Die historische Entwicklung der Cannstatt-Untertürkheimer Daimler.

Links: 1895. 6HP Daimler-Gesellschaftswagen mit vorderer Glasscheibe und Verdeck. — Rechts: 1896. Der Motor rückt an die Vorderseite, getriebener Stahlrahmen, Bienenkorbkühler, Zahnradwechselgetriebe, vier Schnelligkeiten.

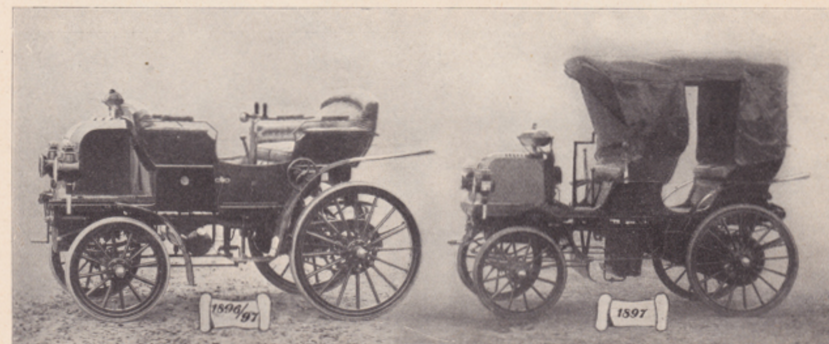
Der Uneingeweihte wird schwer begreifen, welche Summe von Fleiß, Energie und Denkarbeit die Daimler-Leute in ihrer fast drei Jahrzehnte umfassenden Konstruktion niedergelegt haben.

Wenn wir von der Vergangenheit sprechen, dürfen wir die Gegenwart nicht vergessen. Und daß die Gegenwart in den Mercedes-Werken heute bedeutender ist denn je, das beweisen unsere Abbildungen und das mögen unsere Leser aus den nachstehenden Zeilen entnehmen. Wir publizieren vorerst zwei Interviews mit dem kommerziellen und dem technischen Direktor der Daimler-Motoren-Gesellschaft, die wohl auf das lebhafteste automobilistische Interesse Anspruch erheben dürfen.

Direktor Ernst Berge.

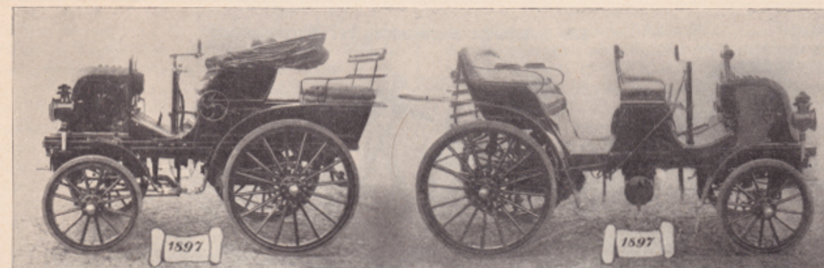
Die allgemeine geschäftliche Tendenz ist mindestens eine ebensogute wie im Vorjahre. Schon das Jahr 1911 zeichnete sich durch eine vorzügliche Aufnahmsfähigkeit des Marktes aus, doch scheint es, daß das Jahr 1912 für die Automobilfabrikation der ganzen Welt ein *noch besseres* werden wird. Ein Charakteristikon der Marktlage ist die *zunehmende Konkurrenz*. Diese Erscheinung ist darauf zurückzuführen, daß alle Automobilfabriken in den letzten Jahren starke Vergrößerungen vorgenommen haben, und daß die Totalproduktion eine Höhe erreicht hat, wie *noch in keinem der Vorjahre*.

Besonders beachtenswert ist die immer mehr in Erscheinung tretende Konkurrenz *amerikanischer Fabrikate*. Diese amerikanische Gefahr für die europäische Automobil-Industrie wird meiner Ueberzeugung nach einstweilen noch viel zu gering eingeschätzt. Von Kennern der Situation wurde die Regierung schon zu wiederholtenmalen aufgefordert, mit Gegenmaßregeln gegen den hohen amerikanischen Schutzzoll nicht mehr zu zögern, aber vermutlich werden solche Maßregeln erst kommen, bis es zu spät ist. Bekanntlich genießt die Automobilfabrikation in den Vereinigten Staaten einen Schutzzoll von 45 Prozent des Wertes; hinter dieser Schutzmauer konnte sich die amerikanische Industrie, wenig beeinträchtigt von lästiger Auslandskonkurrenz, zu einer fabelhaften Höhe entwickeln. In erster Linie bezieht sich dies mehr auf

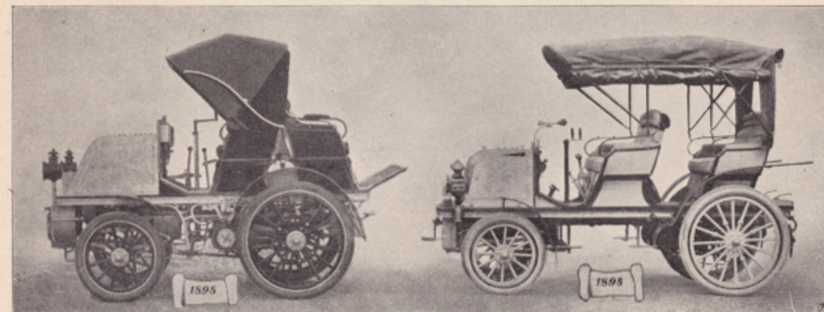


Die historische Entwicklung der Cannstatt-Untertürkheimer Daimler.

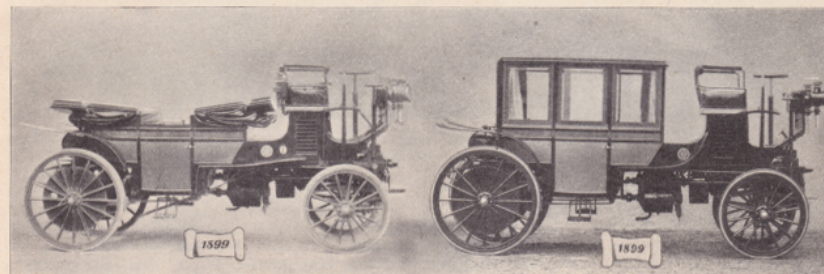
Links: 1896/97. 6HP Daimler-Vis-à-vis-Wagen. — Rechts: 1897. 6HP Daimler-Doppelphaethon.



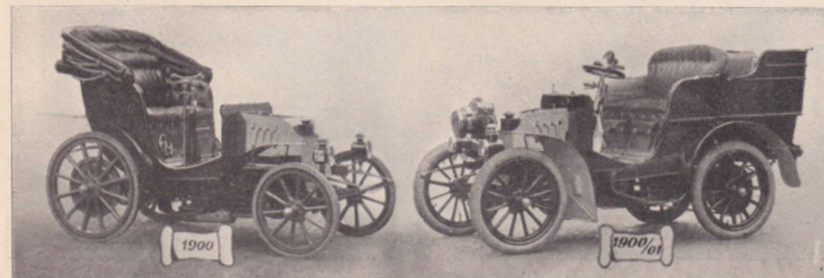
Links: 1897. 6HP Daimler-Jagdwagen. — Rechts: 1897. 4HP Daimler-Viktoria.



Links: 1898. Der erste Vierzylinderwagen mit Pneumatiks. — Rechts: 1898. 9HP Doppelphaethon mit Pneumatiks.

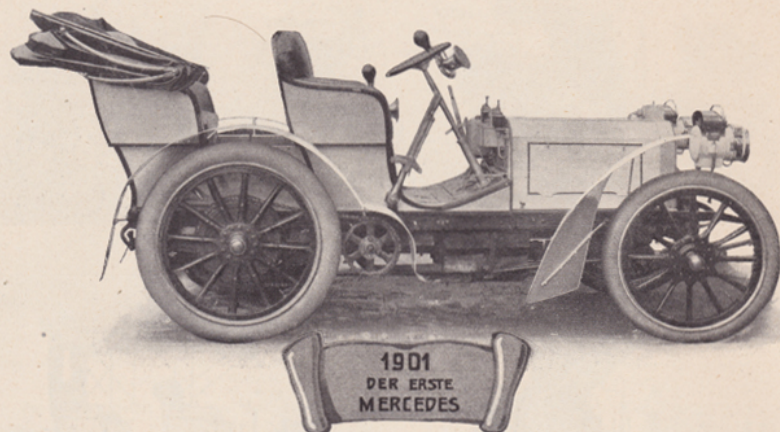


1899. 4HP Zweizylinder-Landauer mit überbautem Motor.



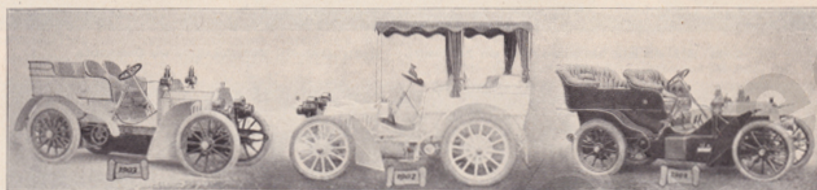
Links 1900. Daimler-Zweisitzer. Der Bienenkorbkühler ist vor dem Motor placiert. — Rechts: 1900/1901. Daimler mit Tonneaukarosserie,

Die historische Entwicklung der Mercedes.



die Quantität als auf die Qualität, aber auch diese wird naturgemäß von Jahr zu Jahr gewisse Fortschritte aufweisen. Wenn auch der Absatz in Amerika selbst an billigen Automobilen ein ganz enormer ist, liegt doch schon heute die Situation so, daß die amerikanischen Fabriken starke Export-Anstrengungen machen, um den europäischen Kontinent, sowie Groß-Britannien mit ihren Produkten zu beglücken, und wer die Statistik verfolgt, der wird sehen, daß die Exportzahlen Amerikas stark zunehmen und die Importzahlen umgekehrt stark zurückgehen, mithin für die Exportländer Deutschlands ein doppelter Schaden. Es ist die höchste Zeit, daß in Europa ähnliche Schutzzölle, gleich den amerikanischen, auf Automobile eingeführt werden, andernfalls dürften, speziell die Fabrikanten kleinerer und billiger Wagen, bald intensiv unter der amerikanischen Konkurrenz zu leiden haben.

Die allgemeine günstige Konjunktur macht es erklärlich, daß auch unsere Werke die Produktion an Mercedes-Wagen nicht unwesentlich zu steigern beabsichtigt. Ich hoffe im laufenden Jahre



Links: 1903. Die kleine Mercedes-Ausgabe 8/11HP. — Mitte: 1902. Der Mercedes-Simplex. — Rechts: 1904. Die Zeit der »Roi des Belges«-Karosserien.



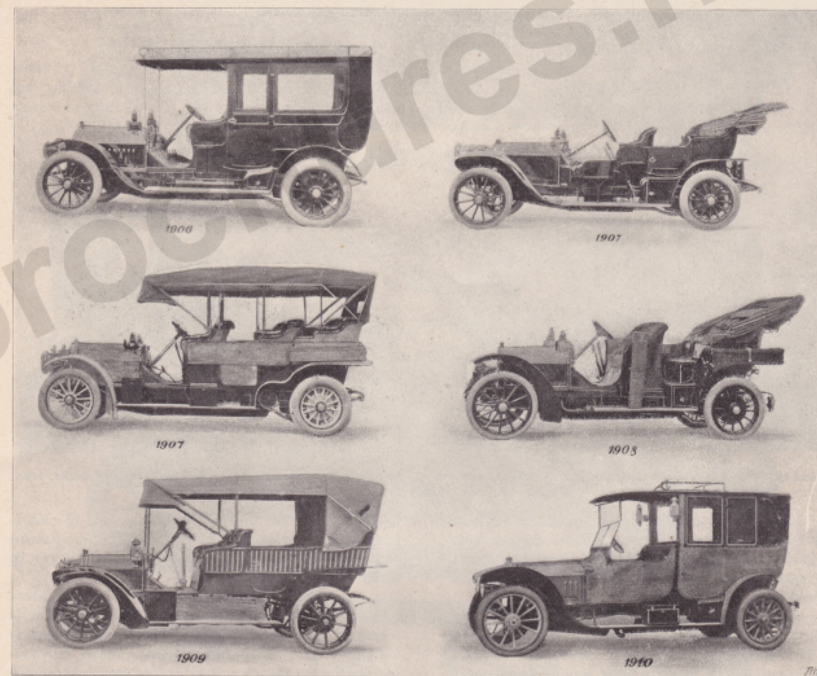
1905. Der seitliche Einstieg wird modern.

50 Prozent mehr als im Vorjahre dem Verkauf zuführen zu können. Die Zahl unserer Arbeiter beläuft sich gegenwärtig auf etwa dreitausend. Dies ist die größte Arbeiterzahl bei einfacher Schicht, die wir bisher eingestellt hatten. In Betracht kommt gleichzeitig, daß die Produktion, pro Kopf des Arbeiters gerechnet, heute mehr bedeutet als früher, dank unserer verbesserten Arbeitsmethoden und einer Fülle von neuen Spezialmaschinen, wie Sie sie bei Ihrem Durchgang durch die Fabrik gesehen haben. Bedenken hinsichtlich des Absatzes der erhöhten Produktion habe ich nicht, denn der Markt ist, wie schon erwähnt, gut aufnahmsfähig, und schon jetzt fällt es mir schwer, in einigen besonders beliebten Typen hinsichtlich der Liefertermine den Wünschen der Abnehmer zu entsprechen. Die Wirkung unserer Neubeschaffung an Werkzeugmaschinen wird jedoch in Kürze in der Produktion und entsprechend prompten Lieferung zum Ausdruck gelangen.

Eine einzige Ausnahme macht hiebei vielleicht unser Mercedes-Knight-Modell, da wir diese Type schon bis zum Monat Mai ausverkauft haben. Der Anklang, den die Mercedes-Schiebermotoren bei Sportsliebhabern gefunden haben, übertrifft alle Erwartungen.

Man hat die Knight-Konstruktion eine technische Unwahrscheinlichkeit genannt, aber größer als diese Unwahrscheinlichkeit, ist die Wahrscheinlichkeit, daß die Type eine ungeahnte Verbreitung finden wird. Unser Modell 16/40HP stellt eine mittlere Pferdestärke für Tourenwagen dar und ist die Type, die den eingehendsten Versuchen zugrunde gelegen hat. Es galt im Laufe der früheren Versuche manchen schwierigen Punkt in bezug auf einwandfreie Ausführung der Konstruktion zu lösen. Jetzt können wir jedoch diese Konstruktion als gründlich durchgearbeitet und in sich abgeschlossen bezeichnen, weshalb auch neben der bisherigen mittleren Type sich bereits eine schwächere und eine stärkere Type bei uns in der konstruktiven Entwicklung befindet. Es wäre falsch, anzunehmen, daß der Schiebermotor den Ventilmotor verdrängt hätte. Er hat lediglich die Zahl der Sportsliebhaber durch seine guten Eigenschaften erweitert, aber nach wie vor gibt es einen großen Kundenkreis, der streng konservativ am Kegelventilmotor festhält.

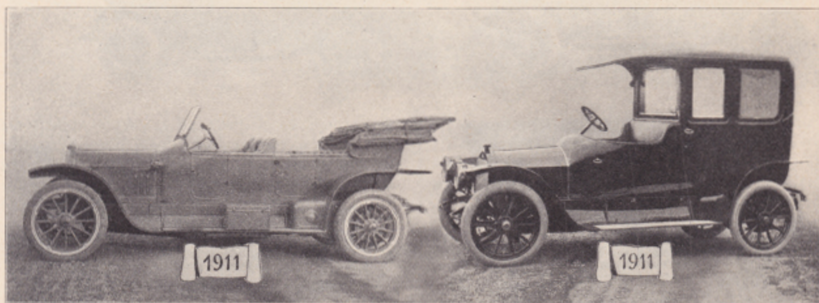
Die Frage der Geschwindigkeitsrennen ist in den letzten Monaten wiederholt angeschnitten worden. Wir verdanken diesem Umstande ja auch das



Die historische Entwicklung der Mercedes.

Oben links: 1906. Die geschlossene Karosserie wird immer allgemeiner. — Oben rechts: 1907. Die Wagen werden immer länger und tiefer. — Mitte links: 1907. Auch sechssitzige Wagen finden Beifall, trotz der Belastung durch so viele Personen. — Mitte rechts: 1908. Der Wagen wird immer eleganter. — Unten links: 1909. Das Jahr der gestreiften Hosenmuster als Karosseriefarbe. — Unten rechts: 1910. Die Türen zu den Vordersitzen werden allgemein, der geschlossene Wagen tritt immer mehr in die Erscheinung.

Wiedererstehen des Grand Prix. Es hat sich jedoch in den letzten beiden Jahren nichts geändert, was zugunsten der Schnelligkeitskonkurrenzen sprechen könnte. Wir wissen schon lange, daß die technische Möglichkeit vorhanden ist, Wagen mit einer Geschwindigkeit von 200 Kilometer die Stunde und mehr zu erzeugen; eine direkte Nutzanwendung für unsere Tourenwagen läßt sich hieraus aber nicht mehr ableiten, das um so weniger, als bekanntlich die Gesetzgebung aller Länder den Schnelligkeiten immer engere Grenzen gezogen hat. Eine Weiterentwicklung des Automobils in bezug auf Schnelligkeit ist daher kein unbedingtes Erfordernis, lediglich die Betriebssicherheit und der Komfort sind Punkte, denen nach wie vor alle Aufmerksamkeit mit Recht zugewendet wird. Konkurrenzen, wie die Oesterreichische Alpenfahrt, sind daher wohl am Platze und können für die Weiterentwicklung der Industrie praktische Erfolge zeitigen.



Links: 1911. Die typische Prinz Heinrich-Form der Doppelphaetons und die glatten Linien der Außenwände sind Trumpf. — Rechts: 1911. Die Limusinen erhalten Pullman-Dächer.

Ueber den Komfort hinaus beginnt der Luxus in der Automobilausstattung eine immer größere Rolle zu spielen, doch zeigte die letzte Berliner Ausstellung, daß man auch hiebei bereits vielfach über das Ziel hinausschießt.

Nicht unwesentlich hängt das Wohl und Wehe einer Fabrik von den Arbeiterverhältnissen ab. Wir haben im letzten Sommer vorübergehend einen zehntägigen Streik, respektive eine Aussperrung gehabt. Ich möchte dieses Ereignis jedoch nicht als Signatur für den Geist unserer Arbeiterschaft gelten lassen. Die Ursache des Streik waren nicht etwa die sonst meist üblichen Lohndifferenzen. Zwei Agitatoren, die ihre Verhetzung in der Fabrik getrieben hatten, wurden von uns plötzlich entlassen. Die übrige Arbeiterschaft erklärte sich mit dem Entlassenen solidarisch und brauchte zehn Tage, um einzusehen, daß die Fabriksleitung im Recht war. Darauf konnte der Betrieb seinen ungestörten Fortgang nehmen. Die Arbeiterschaft kann wohl zufrieden sein, denn es sind ihr seitens der Fabriksleitung im Laufe der Zeit viele Wünsche erfüllt worden, soweit sie sich irgendwie rechtfertigen ließen, und auch die Löhne haben eine recht annehmbare Höhe erreicht. Ich kenne aus meiner früheren Berufstätigkeit sowohl die norddeutschen Arbeiterverhältnisse wie auch jene in Oesterreich und kann nur sagen, daß im allgemeinen der württembergische Arbeiterstand gute Eigenschaften hat, so daß sich mit ihm Ersprießliches leisten läßt. Natürlich bleiben Arbeitgeber und Arbeitnehmer stets zwei wirtschaftliche Gegensätze, weshalb ich auch nicht glaube, daß die Zukunft frei von Differenzen sein wird.

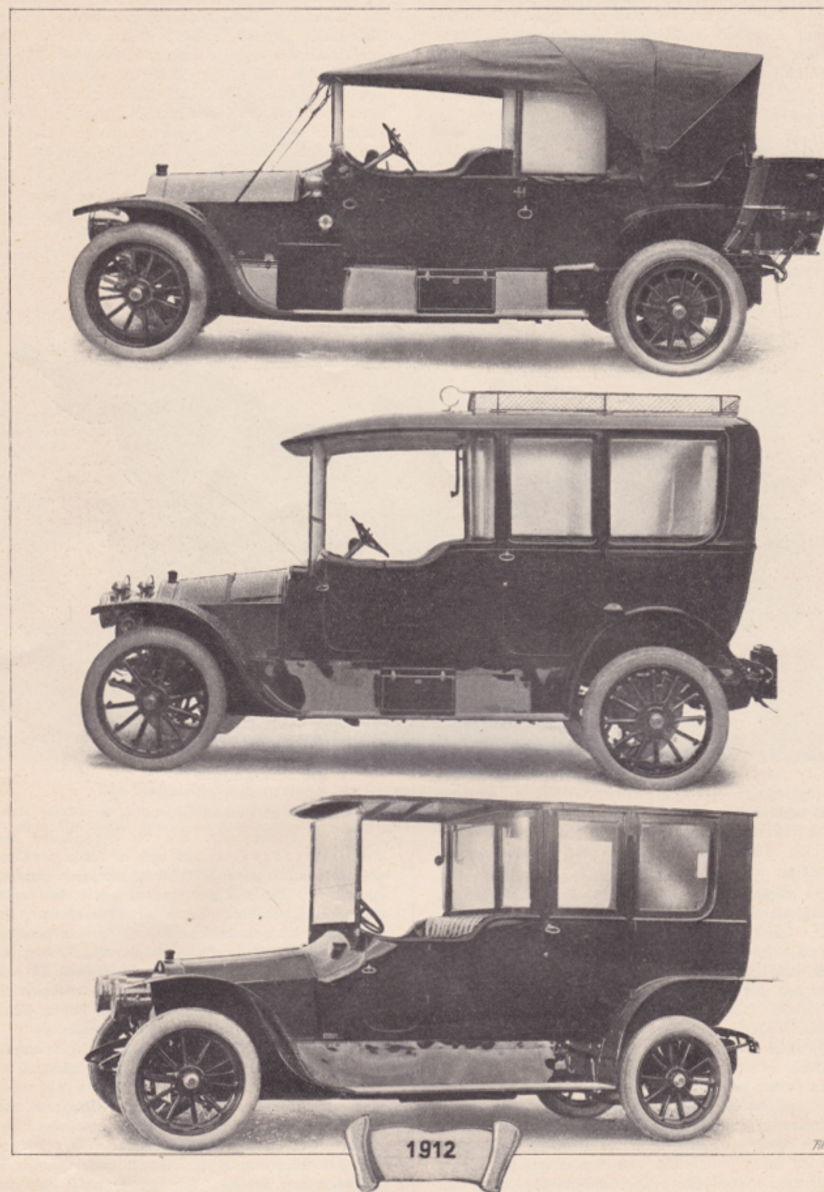
Mit großem Interesse habe ich Kenntnis genommen von der neuen Vereinigung der Automobilkonstrukteure der verschiedenen Länder. Es gibt in der Tat eine große Reihe schwebender Fragen, die förmlich nach einer einheitlichen Regelung schreien. Diese neue Organisation findet Arbeit in Hülle und Fülle und vielleicht werden wir ihr auch bald eine vernünftige Einteilung in der so schwierigen Frage der Ausstellungen danken können.

Direktor Paul Daimler.

Die Konstruktion 1911/1912 ist stabil geblieben. Unsere vorjährigen Typen haben sich so bewährt, daß wir keinen Anlaß gehabt haben, sie wesentlich zu ändern, schon deshalb nicht, weil wir jenen, die auf Neuheiten Wert legen, ja die Knight-Type bieten. Sie ist noch so neu, daß ein großer Teil der Käufer ihr recht skeptisch gegenübersteht. Dies allerdings mit Unrecht, wie ich gleich erwähnen möchte.

Der Mercedes-Knight ist ein 16/40HP. Wir bauen diesen Wagen jetzt seit drei Jahren, und ich darf wohl sagen: er hat sich vollkommen bewährt, der Mercedes-Knight bietet weder Fabrikations- noch Betriebsschwierigkeiten. Von den Fehlern, die man ursprünglich der Konstruktion nachsagte, hat sich auch nicht ein einziger in der Praxis gezeigt. Es kann allerdings keinem Zweifel unterliegen, daß die Fabrikation sich von derjenigen des Ventilmotors nicht unwesentlich unterscheidet. Doch mußte man nicht auch bei dieser Fabrikation seine Erfahrungen sammeln, bevor alles glatt ging? Aehnlich verhält es sich mit der Knightkonstruktion. Vorsichtiges Probieren und praktische Versuche führen auch hier sicher ans Ziel. Wir haben in der Tat anfänglich Schwierigkeiten gehabt, die aber Schritt für Schritt überwunden wurden, und ich wüßte heute wirklich nicht, was wir besser machen sollten. Jedenfalls hat der Motor weit mehr befriedigt als man theoretisch hätte erwarten können.

Dies ist auch die Ursache, weshalb wir noch in diesem Jahre darangehen, eine kleine Mercedes-Knighttype zu bauen, voraussichtlich in der Stärke von 10/25HP mit den Abmessungen 80 Millimeter Bohrung und 130 Millimeter Hub. In Aussicht genommen ist



Die historische Entwicklung der Mercedes.

Drei Typen 1912; Karosserien der Untertürkheimer Daimler-Motoren-Gesellschaft.

weiter eine größere Type von wahrscheinlich 120 Millimeter Bohrung und 140 Millimeter Hub. Wir hätten dann also drei verschiedene Mercedes-Knight-Typen. Ueber den Liefertermin der neuen Typen möchte ich freilich noch nichts sagen.

Was die ursprünglichen Schwierigkeiten anbetrifft, so bestanden sie interessanterweise vor allen Dingen in der Zündung. Mit Rücksicht auf die Vervollkommnung unserer Zündapparate scheint das ein wenig überraschend. Die Motoren gingen schwer an. Man versuchte es dann mit etwas schwereren und stärkeren Zündapparaten, und das Uebel war sofort behoben. Die Fabrikanten von Zündapparaten stehen ein wenig unter dem Druck der Automobilfabrikanten, die für ihre leichten hochtourigen Automobile auch leichte Zündapparate verlangen. Nach dem Wechsel des Zündapparates ließ sich der Mercedes-Knight ankurbeln, wie jeder andere Automobilmotor. Trotzdem haben wir den Knight-Wagen eine doppelte Zündung mit Batterie beigegeben; mitunter verwenden wir auch die Bosch-Doppelzündung. Damit überheben wir den Automobillenker aller Schwierigkeiten, die Schiebermotoren springen tadellos an.

Vielleicht wird man übrigens über kurz oder lang doch die automatischen Anlaßvorrichtungen im Automobilbau einführen, von welchen zu Beginn dieses Jahres und Ende vorigen Jahres mehrfach die Rede war. Ich meine den schnell drehbaren Hilfsmagnet, der einen Funken in den auf Kompression stehenden Zylinder überspringen läßt. Technische Schwierigkeiten sind hier nicht zu überwinden, es ist eigentlich nur die Kostenfrage. Zu einer solchen Anlage gehören nämlich unbedingt eine Gemischpumpe, ein kleiner Nebenvergaser, ein schnell treibbarer Nebenmagnet und die Möglichkeit einer entsprechenden Zündmomentverstellung. Dann geht die Sache nach unseren Versuchen — die wir schon vor mehreren Jahren gemacht haben — tadellos, doch es verteuert den Wagen um etwa tausend Mark. Die Annehmlichkeit wäre aber zweifellos eine große. Wie für alles seine Zeit kommt, so wird wahrscheinlich auch einmal das Verlangen des Publikums für die Anlaßvorrichtung eintreten.

Um indes zu den Mercedes-Wagen zurückzukehren. Die Schmierung der Knight-Wagen wollte studiert sein, damit sie eben so sicher funktioniert wie beim Ventilmotor. Es ist reine Erfahrungssache, die Schieber so zu machen, daß sie genügend Oel mitnehmen, aber doch nicht zu viel. Auch der Schieberantrieb mußte studiert werden, denn hier war ein schwacher Punkt. Durch die entsprechende Formengebung des Angriffshebels haben wir auch diese Schwierigkeiten beseitigt.

Ich will damit keineswegs sagen, daß es beim Schiebermotor keine Störungen gibt; solche gibt es bei jeder Maschine, aber die Störungen sind nicht zahlreicher und nicht unangenehmer als bei Ventilmotoren.

Interessant ist die Steigerung, die bei uns die Fabrikation der Mercedes-Knight-Motoren genommen hat. Verglichen mit der Gesamtproduktion ergibt sich folgendes Bild:

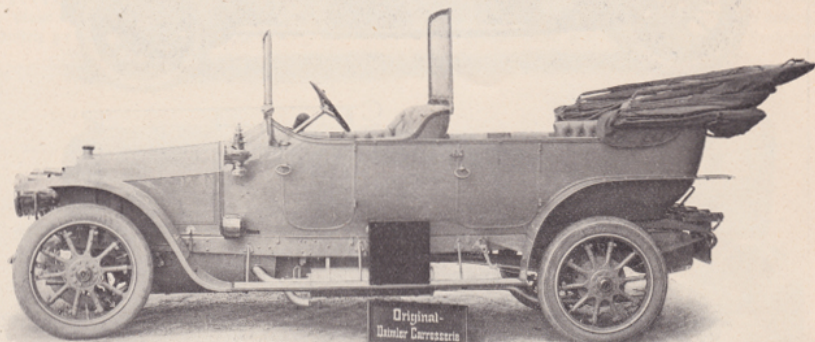
1. Jahr: 5 Prozent,
2. Jahr: 10 Prozent,
3. Jahr: 25 Prozent.

Man ersieht also, daß die Fabrikation von Ventilmotoren bei uns noch in vollem Umfange aufrecht erhalten wird. Wir haben, wie schon eingangs erwähnt, an diesen Typen nur unwesentliche Aenderungen vorgenommen. So ist die Schmierung weiter vervollkommnet worden. Das Prinzip ist aber nach wie vor das gleiche; es ist eine Zirkulationsschmierung, bei der eine Pumpe auch immer etwas frisches Oel ansaugt, so daß die Menge des vorhandenen Oels nicht abnimmt, sondern konstant bleibt, ja daß sie im Laufe einer Tagestour abends sogar etwas größer ist.

Der Vergaser ist nach wie vor unser bekannter Drosselschiebervergaser; sowohl die Haupt- wie auch die Nebenluft hat Vorwärmung.

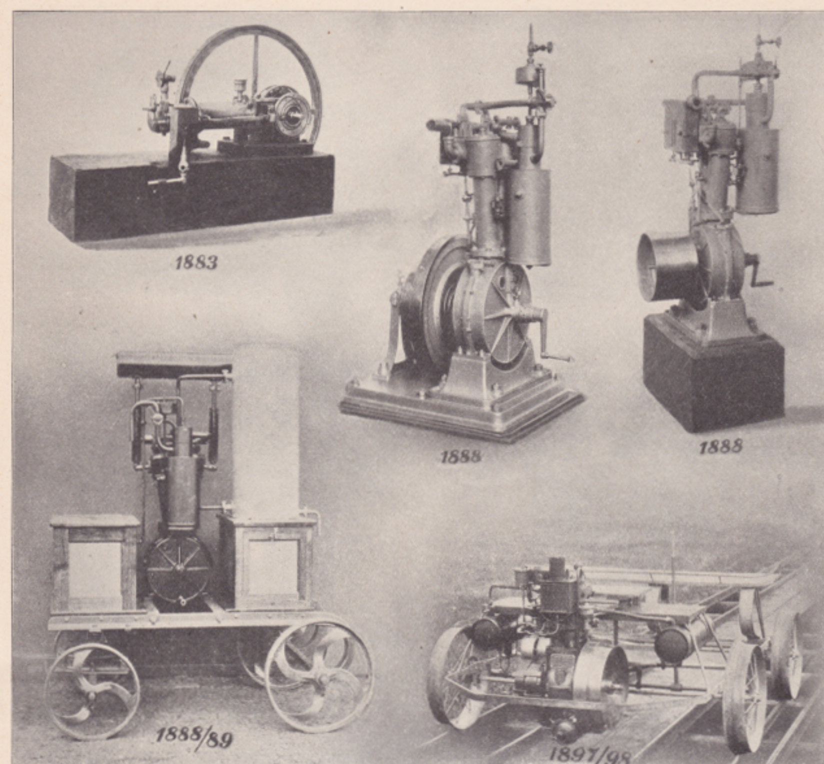
Zur Zündung verwenden wir Apparate verschiedener Marken, bevorzugt wurden diejenigen mit automatischer Zündmomentverstellung.

Die Kupplung ist die Doppelkonuskupplung; sie hat sich derart bewährt, daß wir sie nicht mehr wie ursprünglich nur bei den kleinen Typen verwenden, sondern auch bei den stärkeren Wagen, bis zum Siebzigpferder. Die Federbandkupplung ist jetzt also nur



Die historische Entwicklung der Mercedes.

Doppelphaeton 1912.



Die historische Entwicklung der Cannstatt-Untertürkheimer Daimler-Motoren.

1883, der erste von Gottlieb Daimler gebaute schnellaufende Benzinmotor; 1888, der erste V-Zylinder-Kapselmotor; 1888, derselbe Motor in einer anderen Ansicht; 1888/89, der Daimler-Motor in industrieller Verwendung als fahrbare Maschinenanlage; 1897/98 der Daimler-Motor als Antrieb einer Draisine.

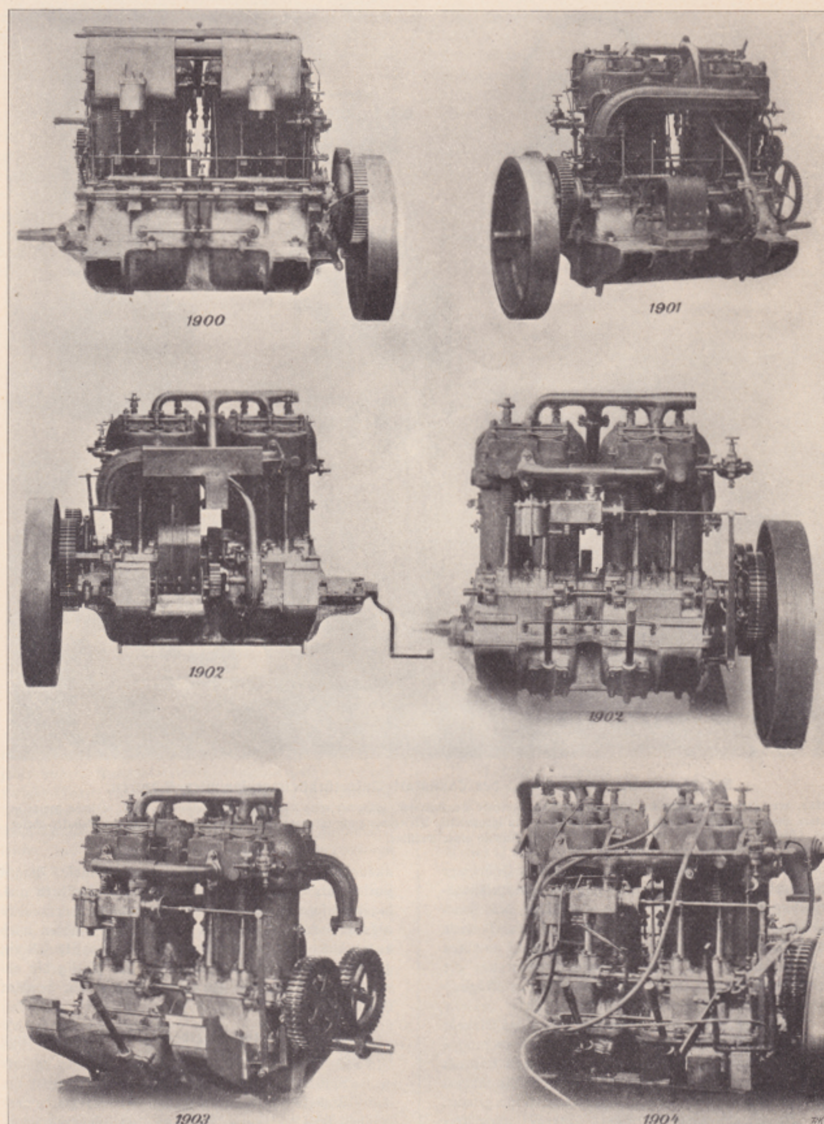
noch für die ganz großen rennwagenähnlichen Fahrzeuge reserviert. Eine Verbesserung hat die Doppelkonuskupplung dadurch erfahren, daß an Stelle des Kniehebels eine keilförmige Ausrückung angewendet wird. Dadurch läßt sie sich mit gleichmäßigem Druck auslösen und sie schaltet sich so leicht und angenehm wie die Federbandkupplung, indem sie gleichzeitig die Möglichkeit gewährt, die Kupplung schleifen zu lassen.

Am Getriebe und am Kardan ist nichts Neues; sie sind dieselben geblieben, bis auf kleine Aenderungen in der Schmierung. Bei Kettenwagen wenden wir ein neues Getriebe an, das etwas verstärkt ist. Die Wagen sind hauptsächlich für schlechte Bodenverhältnisse gebaut.

Besonderen Wert legen wir aber bei allen Getrieben auf Geräuschlosigkeit, und wir haben damit sehr bemerkenswerte Resultate erzielt. Dies nicht nur durch konstruktive Arbeit, sondern auch durch sehr sorgsame Behandlung beim Härten und durch nachträgliche eingehende Erprobung. Den Kardanwagen bauen wir jetzt bis 50HP. Die Kettenwagen rüsten wir ausnahmslos mit Kettenkasten aus. Starke Wagen statten wir auf Wunsch hinten mit Doppelrädern aus, die sich insoferne gut bewähren, als man die Pneumatiks nicht so stark aufzupumpen braucht. Das Fahren wird angenehmer und der Verbrauch an Pneumatiks soll ein geringerer sein. Ebenso verwenden wir häufig die abnehmbaren Felgen, die sich in der Praxis sehr bewährt haben.

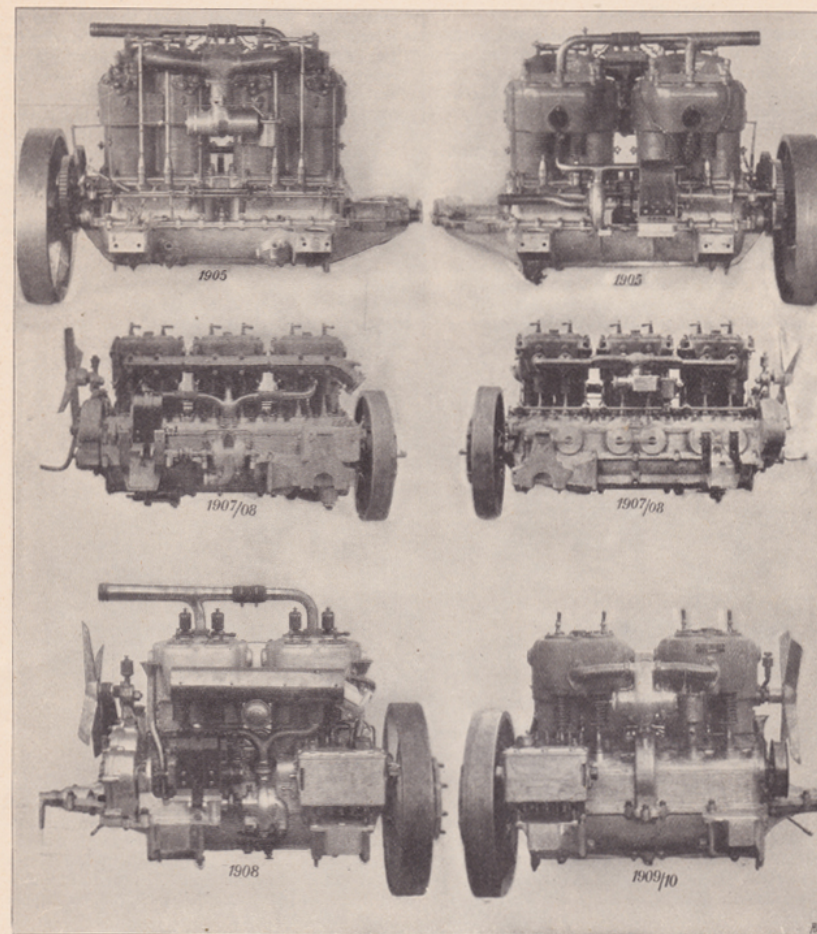
Im Jahre 1912 werden also dem Publikum folgende Mercedes-Typen geboten:

8/18HP 70 mm Bohrung, 120 mm Hub,
10/20HP 80 mm Bohrung, 130 mm Hub,
14/30HP 90 mm Bohrung, 140 mm Hub,
16/40HP 100 mm Bohrung, 130 mm Hub (Schiebermotor),
22/40HP 110 mm Bohrung, 150 mm Hub,
28/50HP 120 mm Bohrung, 160 mm Hub,
38/70HP 140 mm Bohrung, 160 mm Hub,
37/90HP 130 mm Bohrung, 180 mm Hub.



Die historische Entwicklung der Mercedes-Motoren.

1900, Vierzylindermotor mit Doppelvergaser und Abreißzündung.
1901, 30HP Mercedes-Motor.
1902, 40HP Vierzylindertype, Seite des Magnets; 1902, 40HP Mercedes-Vierzylindertype, Seite des Vergasers.
1903, 40HP Mercedes-Vierzylinder.
1904, 40HP Mercedes-Vierzylinder auf der Bremsbank.



Die historische Entwicklung der Mercedes-Motoren.

1905, der 100/120HP Mercedes-Vierzylinder in zwei Ansichten; 1907/8, der erste Mercedes-Sechszylinder, links Magnet-, rechts Vergaserseite; 1908, Mercedes-Vierzylinder mit Magnet-Abreißkerzenzündung und Druckschmierung; 1909/10, 60HP Mercedes.

Die ersten fünf Typen haben Kardans, die drei letzten Typen sind mit Ketten ausgestattet, die Type 28/50HP wird sowohl als Kardan- wie auch als Kettenchassis geliefert.

Daimler von 1883 bis 1912.

Die Geschichte der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Untertürkheim ist eine Geschichte des Automobilismus im allgemeinen. Denn im Anfang war der Daimler-Motor, und als es Gottlieb Daimler zum erstenmal geglückt war, im Jahre 1883 den primitiven Gasmotor der damaligen Zeit von 250 Touren pro Minute auf 900 Touren zu bringen, da war der Automobilmotor geboren. Die berühmte „Duplizität der Ereignisse" ließ freilich fast zur gleichen Zeit einen anderen Erfinder, Karl Benz in Mannheim, mit der gleichen Idee experimentieren. Gottlieb Daimler ist im Jahre 1900, lange bevor er sein Werk ausgebaut hatte, gestorben. Doch seine beiden Söhne Paul und Adolf sind in die Fußstapfen ihres genialen Vaters getreten und wirken bekanntlich heute noch an dem Ausbau seiner Ideen als Direktoren der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Untertürkheim. Diesen beiden Herren verdanken wir eine Anzahl von Photographien, die sich auf die erste Zeit des Automobilismus beziehen, sowie einige hochinteressante Mitteilungen, die wir im nachfolgenden wiedergeben.

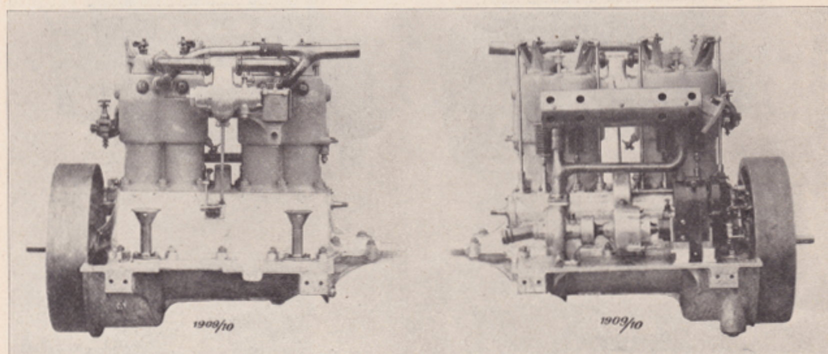
Die Motoren.

Das Geburtsjahr des schnellaufenden Automobilmotors war 1883. Gottlieb Daimler hatte sich der Dienste Wilhelm Maybachs versichert und beide zusammen versuchten aus dem schweren, wenig leistungsfähigen Gasmotor der damaligen Zeit einen Schnellläufer zu machen, denn sie sagten sich ganz richtig: Tourenzahl ist Kraft, und je höher die Tourenzahl bei gleichbleibendem Gewicht ist, desto höher ist die Kraft der Maschine. So konstruierten sie denn den Motor, der die Serie unserer diesbezüglichen Bilder eröffnet. Es ist ein Motor mit einem liegenden Zylinder; er hatte schon ein Schwungrad, und zwar aus Schmiedeisen, um zu verhindern, daß es vielleicht bei der raschen Rotation auseinanderfliegen könne. Damals verwendeten die Gasmotorenfabrikanten zur Zündung eine offene Flamme. Ein Schieber ließ die Flamme im gegebenen Momente in den Explosionsraum hineinschlagen und das Gemisch entzünden. Das war eine komplizierte und umständliche Konstruktion. Gottlieb Daimler und sein Mitarbeiter Maybach kamen nun auf die Idee, einen dünnwandigen Teil des Zylinders von außen mittelst eines Bunsenbrenners derart zu erhitzen, daß die komprimierten Gase sich an der gleichfalls glühenden Innenwand entzünden müßten. So entstand die Glührohrzündung, die heute freilich nur mehr historische Bedeutung hat. Doch für die damalige Zeit war sie eine Sensation, denn der Motor, der früher mit der offenen Flamme und dem Schieber nur 250 Touren entwickeln konnte, gab plötzlich 500 Touren, und nach wenigen Tagen schon 900 Touren, und damit war der Automobilmotor, nach dem man schon so lange Zeit gesucht hatte, endlich gefunden.

Freilich, von der Erfindung bis zum Stadium wirklicher Betriebssicherheit war noch ein langer mühseliger Weg, voll von Enttäuschungen, voll von Anfeindungen und voll von Schwierigkeiten. Doch der Erfolg konnte auf die Dauer nicht ausbleiben. Interessant ist an dem ersten Motor die Kurvensteuerung; sie ersetzte die Zahnräder, wie man sie heute zum Antrieb verwendet, in vollkommener Weise, denn sie bewegte das Auspuffventil (das Ansaugventil arbeitete automatisch); ferner diente sie als Regulator und beorderte die Zuströmung des Benzins. Die Experimente, die Daimler und Maybach mit diesem Motor machten, wurden natürlich sehr geheim gehalten, denn einerseits war die Furcht vor Benzin damals eine ganz außerordentliche und andererseits wollten die Erfinder ihr Geheimnis wahren. In einem Gartenhäuschen hatten sie den Motor aufgestellt und betrieben dort ihre schwierigen Versuche. Nicht einmal der Gießer hatte eine Ahnung, wozu die Gußstücke dienen sollten, und selbst den Familienmitgliedern gegenüber wurde nur andeutungsweise etwas verlautbart. Doch die Behörde kam der Sache auf die Spur. Wir haben schon vor Jahren einmal geschildert, wie die beiden Erfinder Daimler und Maybach abends bei ihrer Maschine saßen und ihren kapriziösen Launen nachspürten. Da öffnete sich unvermutet die verschlossene Tür, der Schein einer Blendlaterne fiel durch den Spalt und im Türrahmen erschien das „Auge des Gesetzes" von Cannstatt, hinter ihm verschiedene Amtsorgane. Den bestürzten Konstrukteuren tönte der Ruf entgegen: „Im Namen des Gesetzes, Sie sind . . ." Die Fortsetzung blieb dem Braven in der Kehle stecken, denn statt der erwarteten Druckerpresse und des Falschmünzerapparates, statt der falschen Rubel und Hundertmarkscheine, fanden sie nichts als die Miniaturausgabe eines Explosionsmotors . . .

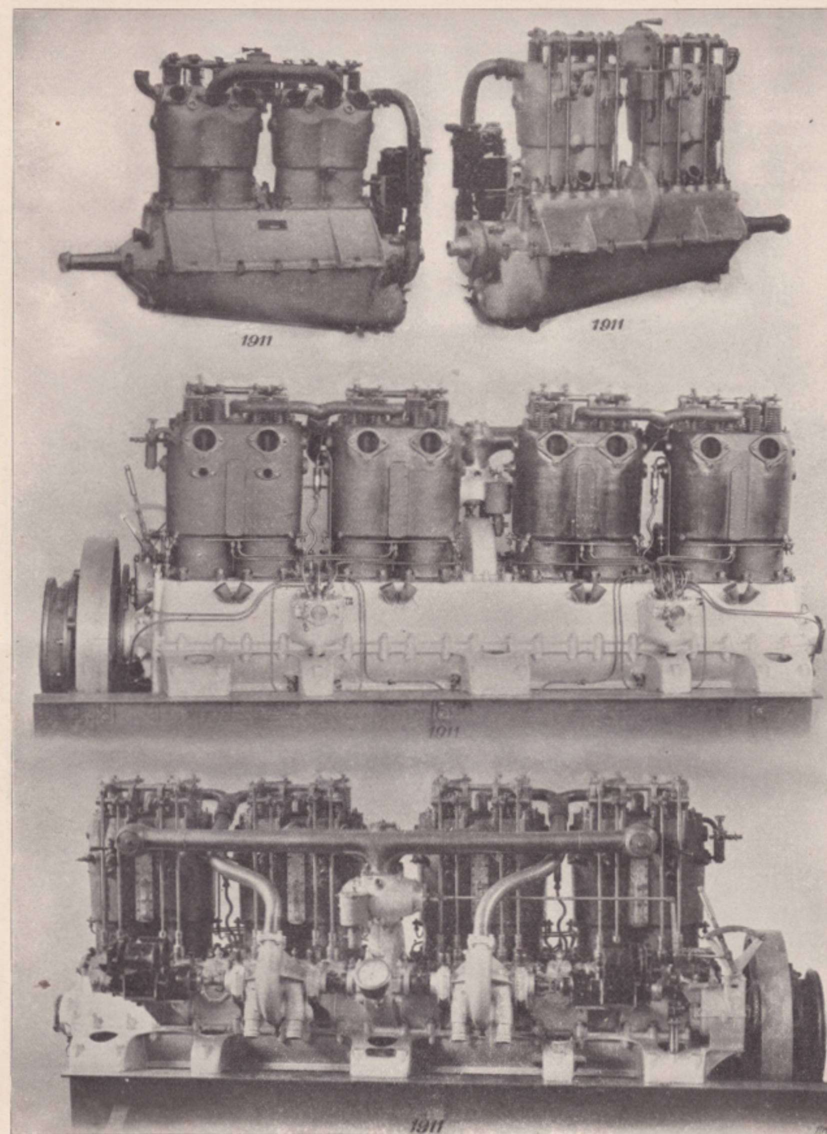
Fünf Jahre arbeitete Gottlieb Daimler an seiner Idee weiter, und in dieser Zeit entstand ein zweizylindriger V-Motor, mit nahezu stehenden Zylindern. Dieser Motor zeigt bereits ein Gehäuse für die Kurbelwelle, eine typische Anordnung, die hier zum erstenmal getroffen wurde und die bis heute noch ein Charakteristikon des Automobilmotors geblieben ist. Der Motor hatte einen Oberflächenvergaser; seine Leistung wurde dadurch erhöht, daß durch das Motorgehäuse dem Vergaser eine Beiluftladung zugeführt wurde. Bei jedem Hub drang Frischluft durch das Kolbenventil ein, wodurch die Leistung nicht unwesentlich erhöht wurde. Der Motor ergab 3 bis 4HP.

Diese Maschine bewährte sich schon so gut, daß sie nicht nur für automobilistische, sondern auch für industrielle Zwecke Verwendung fand; sie wurde in eine



Die historische Entwicklung der Mercedes-Motoren.

Zwei Aufnahmen eines Mercedes-Motors, Type 1909/10, mit von oben gesteuerten Ansaugventilen.



Zwei Mercedes-Flugmotoren.

Oben: Der 70HP Mercedes-Aëroplan-Motor, Type 1911, in zwei Aufnahmen.
Mit diesem Motor hat der Aviatiker H. Hirth im Vorjahre den Kathreiner-Preis für den Fernflug München—Berlin gewonnen.
Mitte und unten: Zwei Ansichten des Achtzylinder-Mercedes-Luftschiffmotors. (Für das Lanz-Schütte-Luftschiff.)

fahrbare Motorenanlage eingebaut und diente auch zum Betrieb einer Draisine.

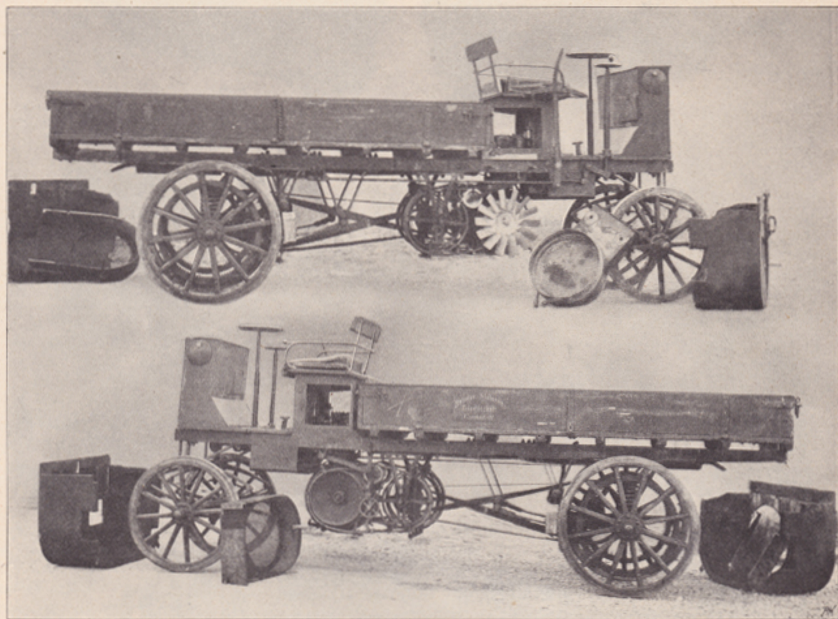
Diese V-Zylindertype wurde für automobile Zwecke bis zum Jahre 1899 gebaut. Nebenher wurden aber auch Explosionsmotoren für andere Bestimmungen erzeugt. So ging man mit großem Eifer daran, Schiffsmotoren und Motoren für Beleuchtungszwecke zu bauen. Im Jahre 1899 drang Herr Emile Jellinek-Mercedes, dessen Name bekanntlich mit dem Großwerden der Daimler-Werke aufs innigste verknüpft ist, darauf, daß man nach dem Muster der Schiffsmotoren, bei welchen zum erstenmal vier Zylinder in Anwendung gebracht worden waren, Automobilmotoren bauen solle. Dies geschah, und man baute einen Vierzylinderwagenmotor in stehender Anordnung. Mit diesem ersten 9HP Vierzylinderwagen, der aus den Werken der Daimler-Motoren-Gesellschaft hervorging, war eine neue Aera eingeleitet. Das war keine geringe Sensation, denn damals vertrat man noch die Ansicht: Wozu braucht man vier Zylinder, wenn es mit zweien auch geht? Und wozu braucht man neun Pferdekräfte, wenn man mit 6HP so schnell weiter kommt? Die Glührohrzündung verschwand zu dieser Zeit, an ihre Stelle trat die Abreißzündung. Doch nicht lange blieb man bei 9HP. Dann entstand ein 12HP, der schon als „unheimliche" Maschine galt.

Im Jahre 1900 gab es einen großen Sprung in bezug auf die motorische Kraft. Aus dem 12HP wurde ein 24HP. Auch dieser Wagen wurde an Herrn Jellinek-Mercedes nach Nizza geliefert und erschien den Automobilisten als wahre Selbstmordmaschine. So hieß es in der „A. A. Z." vom 7. Jänner 1900: „Es ist etwas Gewaltiges um die auf einen verhältnismäßig kleinen Raum gebannte ungeheuere Kraft dieser Maschine, deren wirkliche Schnelligkeitsgrenze nach oben wir vorläufig noch nicht genau wissen. Mehr als 80 km pro Stunde sind mit diesem Wagen schon gefahren worden, man glaubt sogar, daß 90 km zu erreichen sind." . . .

Die nächste Entwicklung war jetzt auf eine Vergrößerung der Kraft gerichtet. Von 24HP sprang man auf 35HP (das war der erste Mercedes-Motor). Dann ging man auf 60HP und bald war es nicht mehr weit auf 100HP. Schon 1905 sehen wir den ersten 120HP. Der Motor hat noch Abreißzündung.

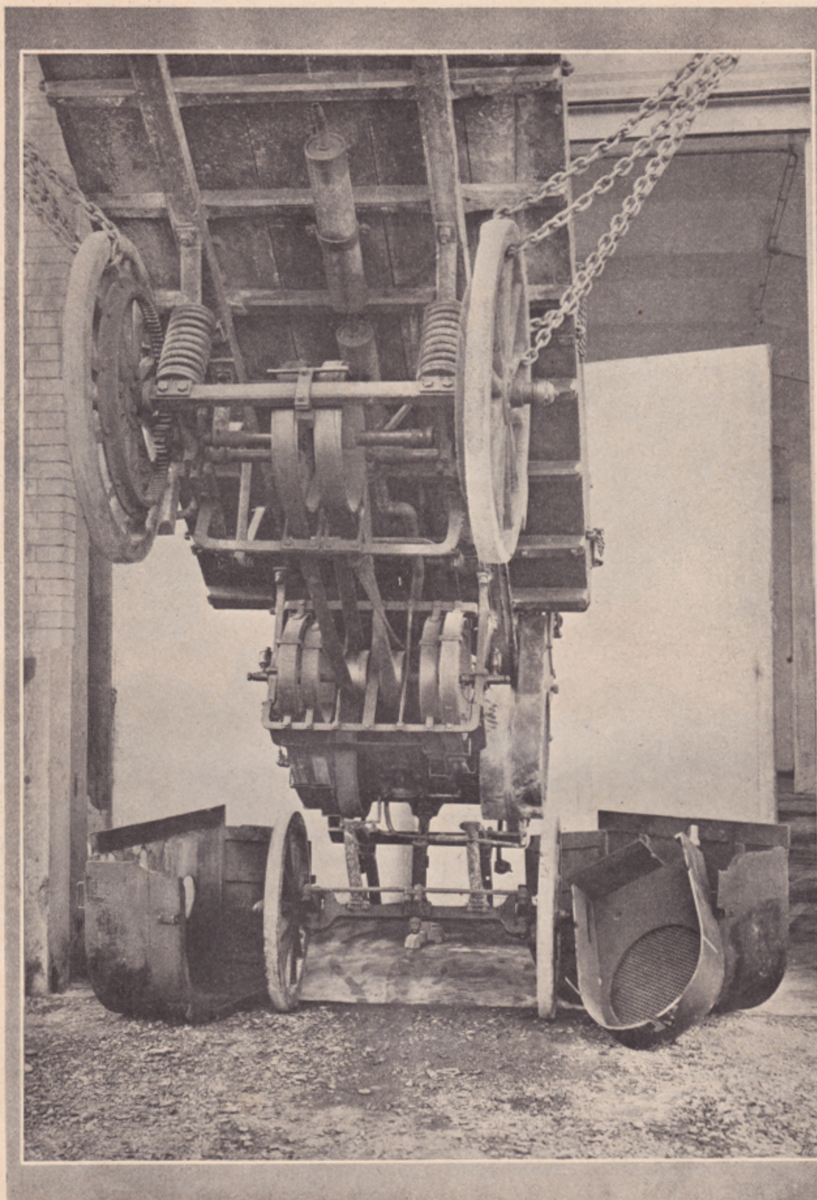
Bemerkenswert ist im Jahre 1907 der Sechszylindermotor. Er leitete gewissermaßen auch eine neue Aera ein. Charakteristisch bei diesem Motor waren die eingekapselten Steuerungszahnräder. Bisher waren sie offen.

Dem Betrachter wird es unschwer auffallen, wie sehr sich hier schon die Formen des Motors glätten und vereinfachen. 1908 bieten die Daimler einen Vierzylindermotor, dessen Neuheit die Druckschmierung und die Zündung mittelst Magnetkerzen ist. 1909 zeigt der Motor insoferne eine Veränderung, als die Verteilerzahnräder nicht mehr an der Frontseite des



Der erste Daimler-Lastwagen.

Man sieht auf-dem oberen Bilde den seitlich angeordneten Ventilator. Dies ist auch der Platz des Bienenkorbkühlers, der abmontiert neben dem Wagen liegt.



Der erste Daimler-Lastwagen.

4HP Motor, Riemenantrieb. Der Wagen hat zwei Schnelligkeiten und Rücklauf.

Motors liegen, sondern zwischen den beiden Zylindergruppen.

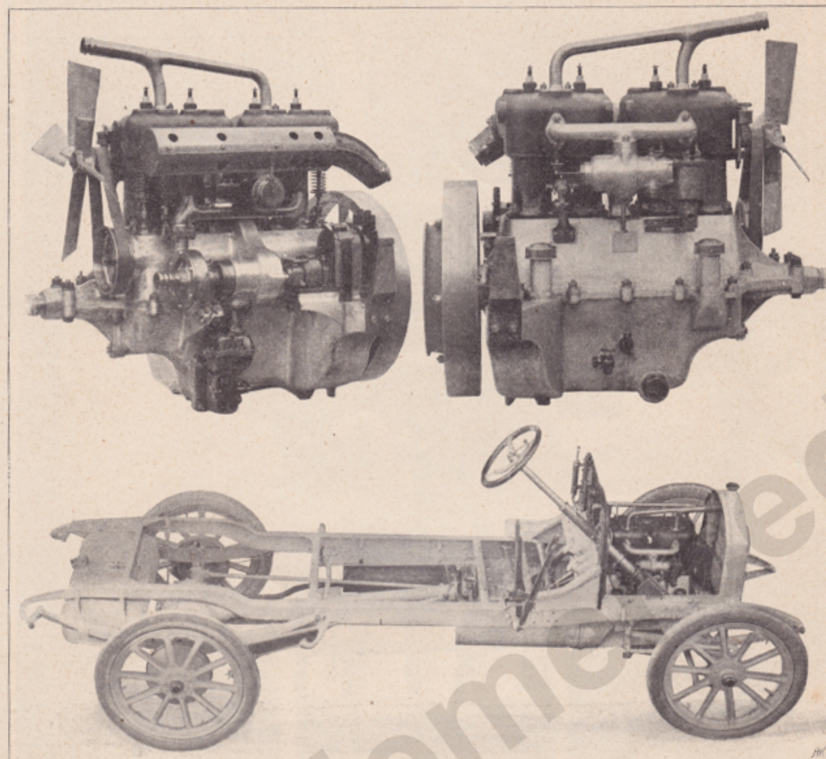
In den Jahren 1909 und 1910 sehen wir einen Mercedes-Motor mit von oben gesteuerten Ventilen. Es war die Zeit, da sich unter dem Einflusse der deutschen Tourenkonkurrenzen das Bestreben nach einem Motor von geringer Bohrung, hohem Hub und großer Tourenzahl geltend machte. 1911 ist abermals eine Etappe in der motorischen Entwicklung. Das Jahr brachte die Aëroplan- und Luftschiffmotoren. Von den Aëroplanmotoren verlangt man geringes Gewicht. Bei den Luftschiffmotoren ist dies zwar auch ein Kardinalpunkt, doch nicht der einzige. Wir sehen einen wunderbaren Achtzylinder aus diesem Jahre, der für das Luftschiff Lanz-Schütte bestimmt ist.

Und damit sind wir bei dem Jahre 1912 angelangt, aus welchem wir dem Leser eine Fülle von Motorentypen bieten.

Die Wagen.

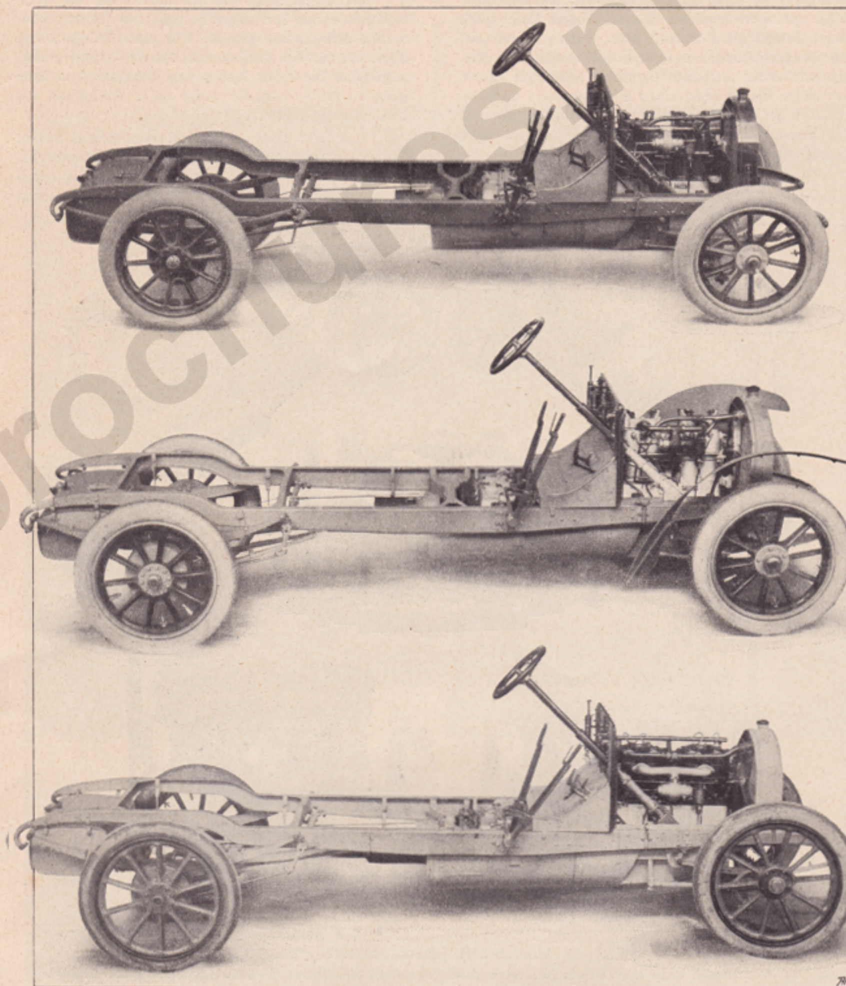
Nicht minder interessant als die Entwicklung der Motoren ist jene des Automobils. Wenn man die Serie der Abbildungen betrachtet, erkennt man, wie schwer sich die ersten Karossiers von den gebräuchlichen Formen der pferdebespannten Wagen loszureißen vermochten. Die Gewohnheit ist im menschlichen Leben alles, und erst allgemach kam man dazu, das Automobil als ein mechanisch betriebenes Vehikel und als kein von Pferden gezogenes zu betrachten.

Das erste Fahrzeug, das Gottlieb Daimler baute, war freilich kein Wagen, sondern ein Motorrad. Dieses eigentümliche Vehikel ist nach mehrfacher Richtung hin ein Beweis für den außerordentlichen Erfindungsgeist des großen Konstrukteurs. Vor allen Dingen gab es damals keine Niederräder, sondern nur Hochräder. Gottlieb Daimler erfand also mit seinem ersten Motorrad gewissermaßen das Niederrad. Der Motor ist ein Einzylinder mit Glührohrzündung, wie wir ihn beschrieben haben. Das Fahrzeug hätte bereits zwei Schnelligkeiten. Zwei Riemen übertrugen die Kraft auf ein Zahnrad, das mit einem Innenzahnrad in Verbindung stand. Heute nennt man das Ritzel-Antrieb, es ist aber eine Daimler-Erfindung. Die



Der 8/18HP Mercedes 1912.

Motor und Chassis.



10/20HP, 14/30HP Mercedes und 16/40HP Mercedes-Knight 1912.

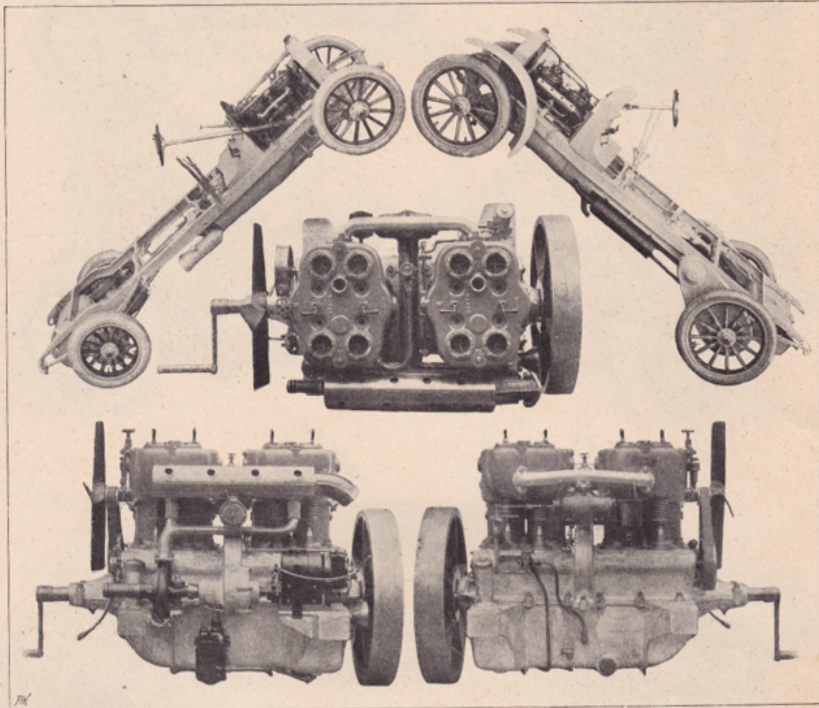
Oben: 10/20HP Chassis. Mitte: 14/30HP Chassis. Unten: Chassis eines 16/40HP Mercedes-Knight.

Schnelligkeit wechselte man, indem man einmal den einen Riemen spannte und dann den anderen. Das Fahrzeug wurde 1885 gebaut und machte in diesem und im folgenden Jahre zahlreiche Fahrten. Bemerkenswert ist die eigenartige Luftkühlung, die hier ebenfalls zum erstenmal von Gottlieb Daimler angewendet wurde. Der Motor war in seinem oberen Teile von einem Blechgehäuse umgeben und ein Ventilator trieb die Luft von unten nach oben, also ihrer natürlichen Tendenz folgend.

In demselben Jahre, also auch 1885, entstand der erste Daimler-Wagen. Ein Break, das ursprünglich für Pferdebespannung bestimmt war, wurde mit dem Motor ausgestattet. Unser Bild (S. 2) zeigt den Erfinder bequem im Fond des Wagens hingelehnt; sein Sohn Adolf sitzt am Steuer. Dieser erste Wagen hatte bereits eine Friktionskupplung, genau nach dem Prinzip wie sie heute gemacht wird. Es waren zwei Schnelligkeitsabstufungen vorhanden. Der Zahnkranz befand sich auf dem Hinterrade. Ein Differential war nicht vorhanden;

man half sich durch Lederscheiben, die zwischen kleine Ritzel geklemmt wurden. Dieser Wagen hatte zuerst einen luftgekühlten Motor, dann einen Motor mit Tropfwasserkühlung, ein System, das nachher noch verschiedene Male „erfunden" wurde. Unbekannt ist es, daß dieser Wagen schon einen Lamellenkühler aufweist, genau in der gleichen Art wie man ihn heute verwendet, nur waren die Lamellen etwa fünf Millimeter stark, wogegen sie heute zwei Millimeter stark sind.

Diesem ersten Daimler-Wagen folgte 1889 das „Stahlrad". Es war bereits ein Automobil, in allen



Der 22/40HP Mercedes 1912.

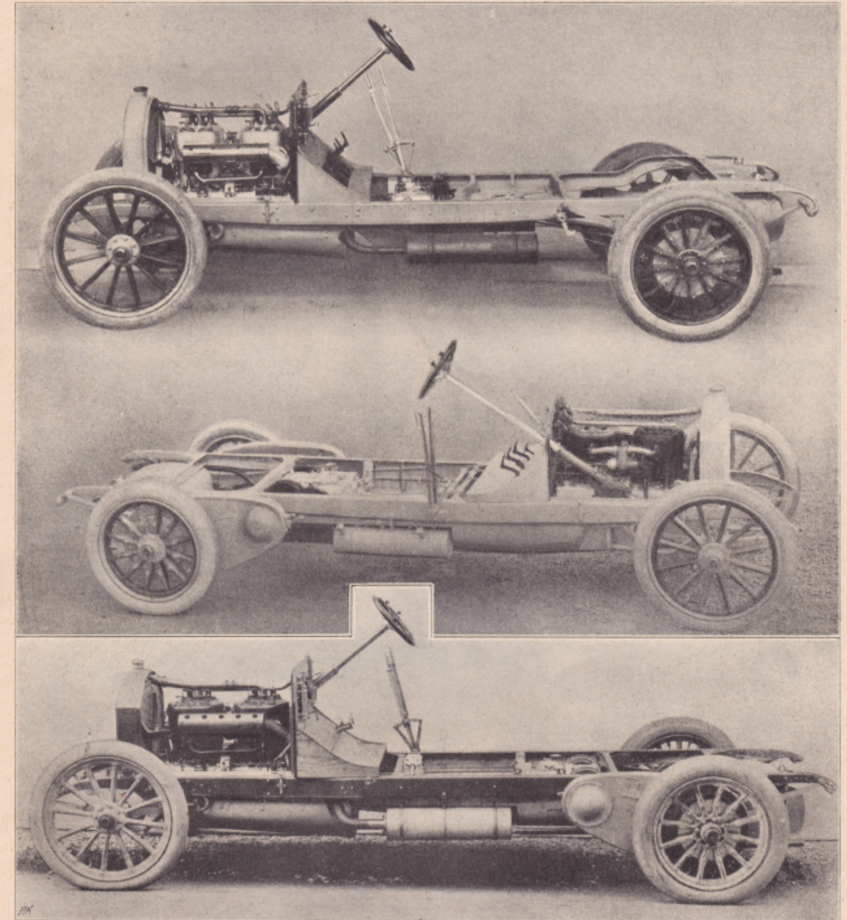
Links oben: Kardanchassis. Rechts oben: Kettenchassis. Mitte: Motor von oben gesehen. Links unten: Magnetseite. Rechts unten: Vergaserseite.

seinen Teilen als solches gebaut. Vorbildlich daran bis auf unsere heutigen Tage sind die vier Geschwindigkeiten mittelst *verschiebbarer Zahnräder*, desgleichen das *Differentialgetriebe*. Diese beiden wertvollen Organe des heutigen Automobils sind also auch Erfindungen von Daimler und Maybach. Auf der Abbildung sehen wir Maybach die Lenkung führen. Diese Lenkung wird vielleicht in Zukunft wieder einmal modern werden. Das Fahrzeug lief nämlich von selbst in die Kurve, da die federnd angebrachten Vorderräder sich, wie die Räder eines Fahrrades, seitlich in die Kurven legten. Und noch eine sehr moderne Eigenschaft hatte die Lenkung: sie war *stoßfrei*.

Dieses Fahrzeug war das Vorbild für die Automobilfabrikation der großen französischen Firmen Panhard & Levassor und Peugeot. Der zweite Wagen dieser Type, der für den Sultan von Marokko gebaut wurde, zeigt schon die ersten Ansätze von Komfort; das Dach spiegelt freilich noch die ganze naive Auffassung der damaligen Zeit wieder.

Das Jahr 1890 bringt uns einen Schritt weiter. Es ist ein vierpferdiger Wagen, mit Riemenantrieb, dessen Motor hinten fein säuberlich eingepackt ist, damit er ja das Auge nicht „beleidigt". Dieser Wagen zeigt eine Neuheit, die bis auf den heutigen Tag von allen Konstrukteuren angewendet wird, nämlich die *Kulissenschaltung*. Sie ist primitiv, aber sie ist vorhanden. Der Schalthebel liegt zwischen den beiden Sitzen. Ferner war an dem Wagen eine zweite Erfindung zu sehen, die gleichfalls Allgemeingut geworden ist: das *unter Druck stehende Benzinreservoir*. Daimler verband damit zwei Absichten: erstens konnte er durch die verbrannten Benzingase den Brennstoff leicht zum Vergaser führen und zweitens wirken die Abgase erstickend. Das war damals, wo man große Furcht vor Benzinbränden hatte, ein schwerwiegendes Moment. Alle diese Erfindungen, wie der Kapselmotor,

das Getriebe mit verschiebbaren Zahnrädern, die Kulissenschaltung, das Benzinreservoir unter Druck sowie der Spritzvergaser wurden nicht patentiert; sie hätten sonst wohl ein schönes Stück Geld getragen. Die nächste Ausführung dieser Type ist ein 4HP Vis-à-vis



28/50HP und 38/70HP Mercedes 1912.

Oben: 28/50HP Kardanchassis. Mitte: 28/50HP Kettenchassis. Unten: 38/70HP Kettenchassis.

mit Halbverdeck. Der Wagen ist schon mit Vollgummireifen ausgestattet.

Im Jahre 1891 entstand der *erste Lastwagen*. Sein kleiner Motor, der unter dem Lenkersitz zum Teil sichtbar wird, steht in einem schreienden Gegensatz zur Größe des Wagens. Man darf indes nicht vergessen, daß der Nutzeffekt bei diesen Motoren ohne kraftverzehrende Zahnräder ein sehr großer war. Man sieht neben diesem Lastwagen den demontierten Bienenkorbkühler mit dem dahinter liegenden vielflügeligen Ventilator. Man wußte noch nicht, daß der beste Platz für den Kühler die Frontseite des Wagens ist, und man dachte sich auch, je mehr Windflügel, desto besser.

1892 sehen wir, daß die Reifen bereits stärker geworden sind. Der Wagen ist ein Doppelphaethon, bei dem man die vorne Sitzenden durch ein Verdeck schützt, die hinten Sitzenden aber allen Winden preisgibt.

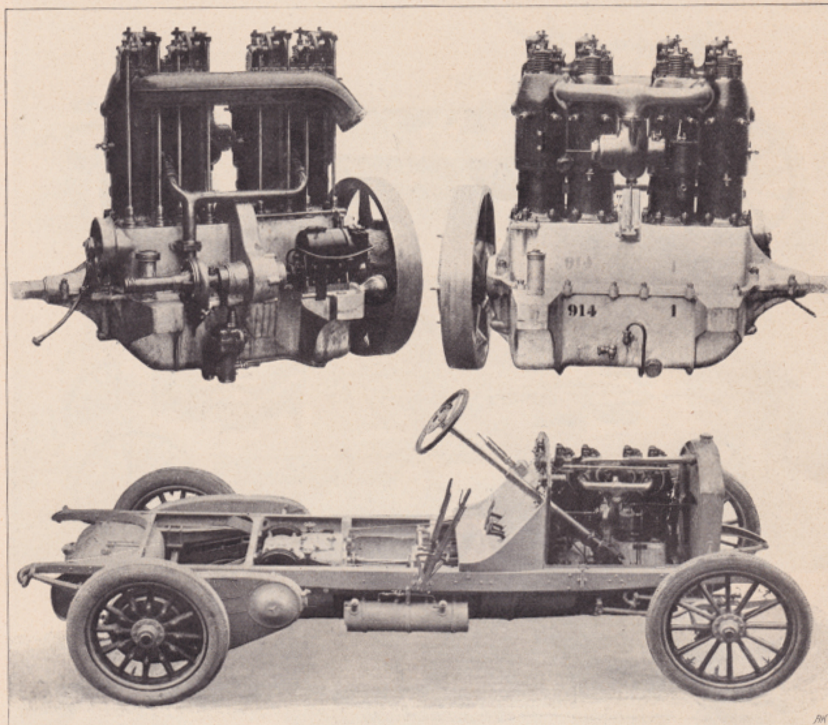
Die nächstfolgende Type zeigt den ersten *geschlossenen* Automobilwagen. Er wurde gleichzeitig als Taxameter in Cannstatt eingestellt und ist demnach auch der erste *Autotaxi*. Hier sehen wir schon

einen Volant für die Lenkung, sowie die Schaltung rechts vom Lenker. Beides typische Konstruktionen, die heute noch Geltung haben. Die nächsten Wagen stammen aus dem Jahre 1895. Sie zeigen unverkennbares Bestreben nach Komfort, was besonders in der Federung zum Ausdruck kommt.

Das Jahr 1896 bedeutet abermals einen großen Schritt in der Entwicklung. Der Motor ist plötzlich von der Hinterseite an die Vorderseite gerückt. Der

Die nächsten Typen, auch noch aus dem Jahre 1896 bis 1898, zeigen eine unverkennbare Tendenz, die Wagen länger und tiefer zu bauen. Dies ist eine zweifellose Folge dessen, daß die Wagen schneller wurden.

1898 bis 1899 entsteht der erste Vierzylindermotor und der erste Wagen mit Pneumatiks. Die Dos-à-dos-Sitze scheinen uns heute geradezu unwahrscheinlich. Damals hielt man es für eine gute



Der 37/90HP Mercedes 1912.
Motor und Chassis.

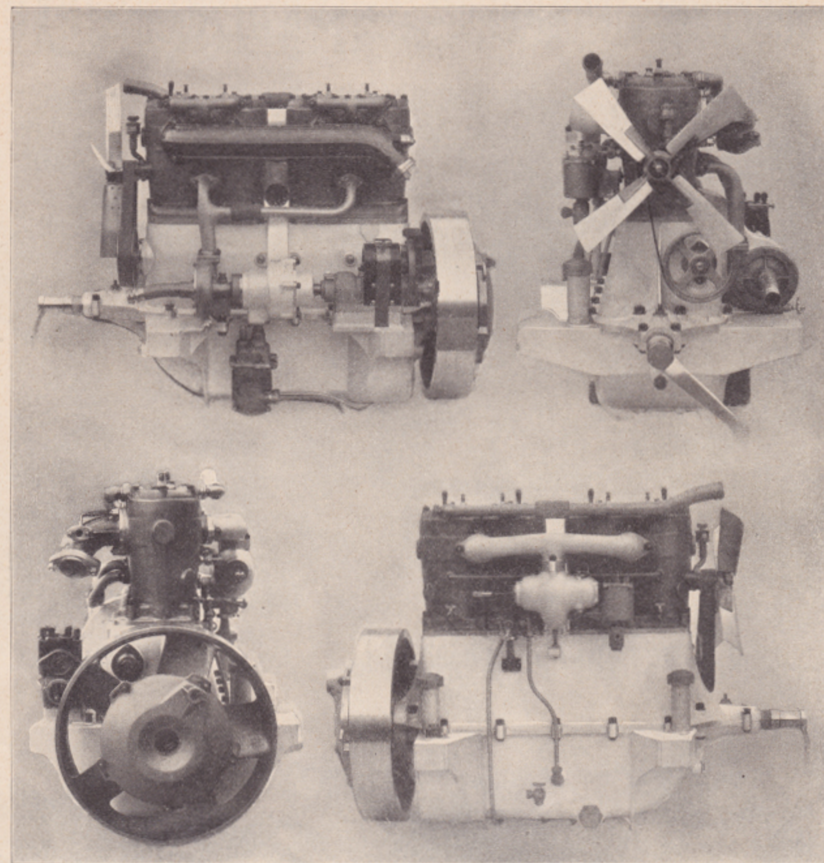
zweite Fortschritt besteht in dem runden Bienenkorbkühler an der Frontseite. Dieser Kühler hat bekanntlich auch seinen Siegeszug durch die Welt gemacht. Die dritte Verbesserung ist schließlich das Aufgeben des Riemens. An dessen Stelle ist ein Wechselwerk mit Zahnrädern getreten, das vier verschiedene Schnelligkeiten und Rückwärtsgang aufweist. Der Motor ist noch zweizylindrig, dagegen ist hier zum erstenmal ein Rahmen aus getriebenem Stahl angewendet, wie er heute allgemein ist. Die Karosserie der Wagen mit den Vis-à-vis-Sitzen, die dem Lenker stets die Aussicht benahmen — so daß er Passanten, die seinen Weg kreuzten, oft erst im letzten Moment zu Gesicht bekam — mutet heute recht komisch an.

Lösung. Das Doppelphaethon aus dem Jahre 1898 bis 1899 zeigt seitlichen Einstieg.

In dem gleichen Jahre wurde auch der erste Landauer gebaut. Hier sehen wir den Motor unter den Vordersitzen placiert, eine Anordnung, die man heute noch vielfach bei Lastwagen trifft.

Aus dem Jahre 1900 liegen die Photographien zweier kleiner Wagen vor, die entschieden einen koketten Eindruck machen. Typisch ist, daß man den bisher tief unter dem Motor liegenden Kühler gehoben hat, was das Aussehen des Wagens sehr gefällig macht. Einer dieser beiden Wagen ist als Tonneau karossiert, eine Form, die seinerzeit viel favorisiert war.

Und nun kommt abermals ein entscheidender Uebergang, das Jahr 1901/1902. Es ist der erste



Der Mercedes-Knight-Motor 1912.
Oben links: Von der Magnetseite. Rechts: Von der Ventilatorseite. Links unten: Von der Kupplungsseite. Rechts: Von der Vergaserseite.

Mercedes-Wagen, der gebaut wurde, und der damals in der ganzen Welt Sensation machte. Das Fahrzeug mit dem 35HP Motor zeigte eine niedrige langgestreckte Bauart, eine, wie man damals sagte, „stark geneigte" Lenkung, den typischen Mercedes-Kühler, kurz, es ist der Mercedes-Wagen in seiner ursprünglichen Form, der damals revolutionierend auf die Industrie aller Länder wirkte. Dieser großen Type der Mercedes folgte 1903 eine kleine, der 8/11HP Mercedes, der vielen unserer österreichischen Automobilisten wohl noch in gutem Angedenken ist. Wurde doch sogar anläßlich eines Exelbergrennens eine besondere Klasse eingeschoben für Besitzer von 8/11HP Mercedes-Wagen.

Die Wagen 1903 zeichnen sich schon durch eine hübsche Formengebung aus. 1904 ist das Jahr der Sitze „Roi des Belges". Im nächsten Jahre debütiert der Wagen mit seitlichem Einstieg. 1906 bringt endlich die geschlossenen Wagen in das Vordertreffen. 1907 zeigt, daß die Wagen immer länger und tiefer werden. Der steigende Luxus der Karosserie ist ebenfalls unverkennbar. Das gleiche gilt vom Jahre 1908, und die Abbildungen der nächstfolgenden Jahre 1909, 1910 und 1911 zeigen immer mehr, wie die Formengebung schöner wird, wie die Wände glatter werden, wie an Stelle des vorne offenen Einstieges die Vordertüren angebracht werden, wie die Lenkung geneigter wird, und wie man immer darauf bedacht ist, nicht nur die Insassen des Wagens zu schützen, sondern auch den Lenker. Schönheit, Komfort und Luxus treten immer mehr in den Vordergrund und sind maßgebende Faktoren.

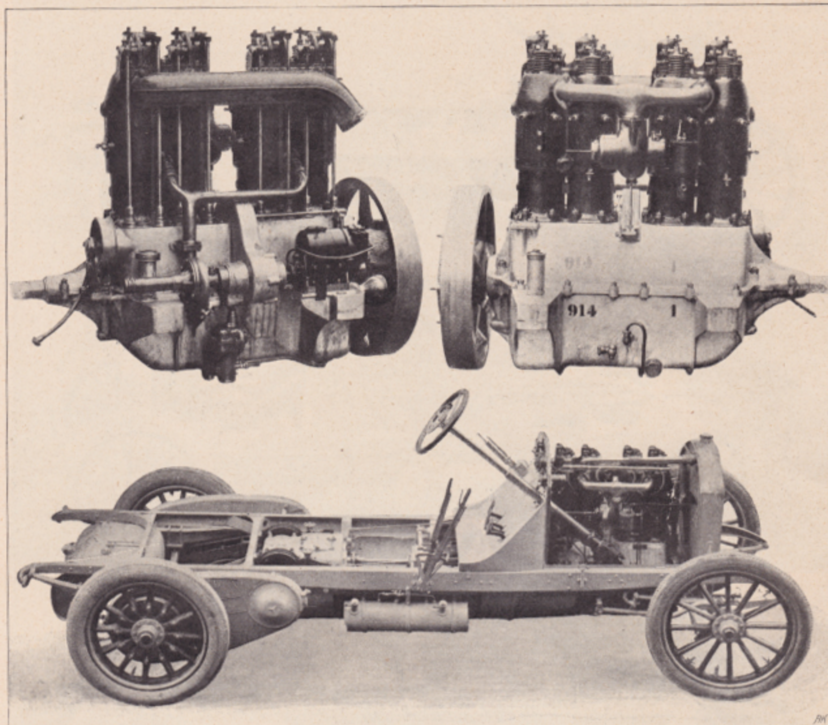
Und dabei halten wir heute; wer weiß, was die Zukunft bringt.

einen Volant für die Lenkung, sowie die Schaltung rechts vom Lenker. Beides typische Konstruktionen, die heute noch Geltung haben. Die nächsten Wagen stammen aus dem Jahre 1895. Sie zeigen unverkennbares Bestreben nach Komfort, was besonders in der Federung zum Ausdruck kommt.

Das Jahr 1896 bedeutet abermals einen großen Schritt in der Entwicklung. Der Motor ist plötzlich von der Hinterseite an die Vorderseite gerückt. Der

Die nächsten Typen, auch noch aus dem Jahre 1896 bis 1898, zeigen eine unverkennbare Tendenz, die Wagen länger und tiefer zu bauen. Dies ist eine zweifellose Folge dessen, daß die Wagen schneller wurden.

1898 bis 1899 entsteht der erste Vierzylindermotor und der erste Wagen mit Pneumatiks. Die Dos-à-dos-Sitze scheinen uns heute geradezu unwahrscheinlich. Damals hielt man es für eine gute



Der 37/90HP Mercedes 1912.
Motor und Chassis.

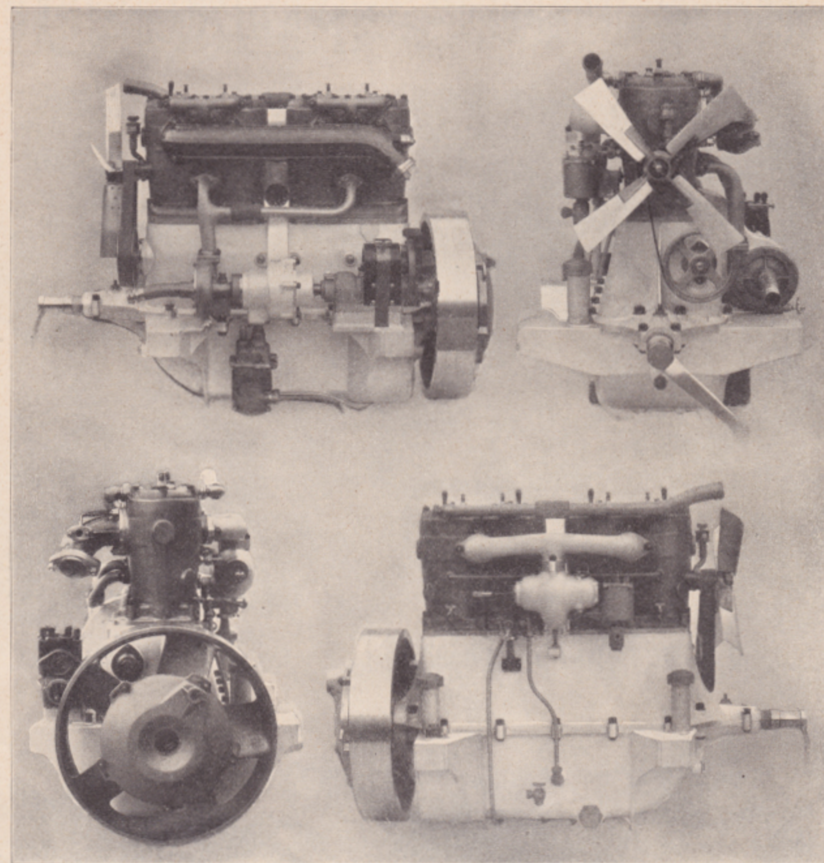
zweite Fortschritt besteht in dem runden Bienenkorbkühler an der Frontseite. Dieser Kühler hat bekanntlich auch seinen Siegeszug durch die Welt gemacht. Die dritte Verbesserung ist schließlich das Aufgeben des Riemens. An dessen Stelle ist ein Wechselwerk mit Zahnrädern getreten, das vier verschiedene Schnelligkeiten und Rückwärtsgang aufweist. Der Motor ist noch zweizylindrig, dagegen ist hier zum erstenmal ein Rahmen aus getriebenem Stahl angewendet, wie er heute allgemein ist. Die Karosserie der Wagen mit den Vis-à-vis-Sitzen, die dem Lenker stets die Aussicht benahmen — so daß er Passanten, die seinen Weg kreuzten, oft erst im letzten Moment zu Gesicht bekam — mutet heute recht komisch an.

Lösung. Das Doppelphaethon aus dem Jahre 1898 bis 1899 zeigt seitlichen Einstieg.

In dem gleichen Jahre wurde auch der erste Landauer gebaut. Hier sehen wir den Motor unter den Vordersitzen placiert, eine Anordnung, die man heute noch vielfach bei Lastwagen trifft.

Aus dem Jahre 1900 liegen die Photographien zweier kleiner Wagen vor, die entschieden einen koketten Eindruck machen. Typisch ist, daß man den bisher tief unter dem Motor liegenden Kühler gehoben hat, was das Aussehen des Wagens sehr gefällig macht. Einer dieser beiden Wagen ist als Tonneau karossiert, eine Form, die seinerzeit viel favorisiert war.

Und nun kommt abermals ein entscheidender Uebergang, das Jahr 1901/1902. Es ist der erste



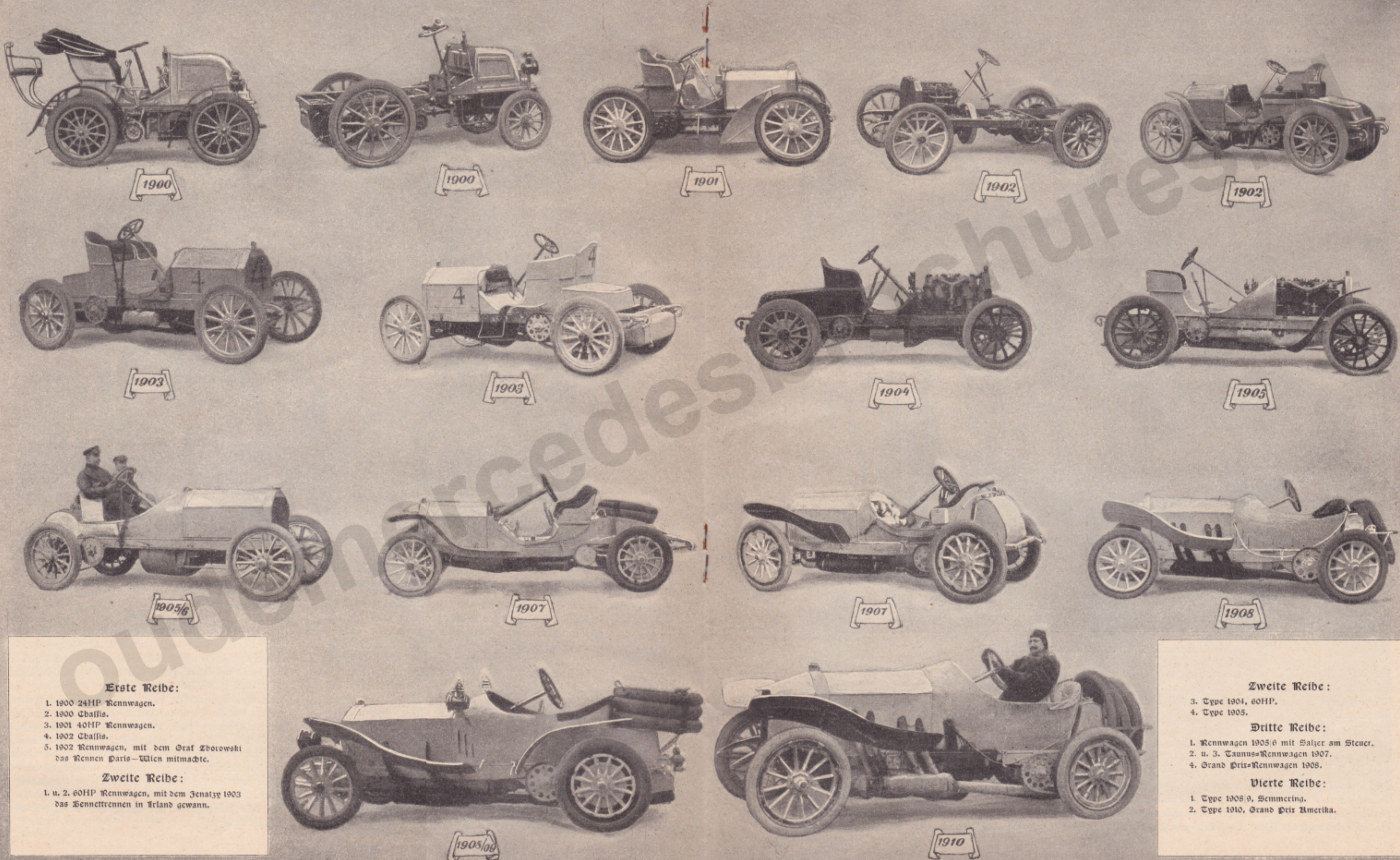
Der Mercedes-Knight-Motor 1912.
Oben links: Von der Magnetseite. Rechts: Von der Ventilatorseite. Links unten: Von der Kupplungsseite. Rechts: Von der Vergaserseite.

Mercedes-Wagen, der gebaut wurde, und der damals in der ganzen Welt Sensation machte. Das Fahrzeug mit dem 35HP Motor zeigte eine niedrige langgestreckte Bauart, eine, wie man damals sagte, „stark geneigte" Lenkung, den typischen Mercedes-Kühler, kurz, es ist der Mercedes-Wagen in seiner ursprünglichen Form, der damals revolutionierend auf die Industrie aller Länder wirkte. Dieser großen Type der Mercedes folgte 1903 eine kleine, der 8/11HP Mercedes, der vielen unserer österreichischen Automobilisten wohl noch in gutem Angedenken ist. Wurde doch sogar anläßlich eines Exelbergrennens eine besondere Klasse eingeschoben für Besitzer von 8/11HP Mercedes-Wagen.

Die Wagen 1903 zeichnen sich schon durch eine hübsche Formengebung aus. 1904 ist das Jahr der Sitze „Roi des Belges". Im nächsten Jahre debütiert der Wagen mit seitlichem Einstieg. 1906 bringt endlich die geschlossenen Wagen in das Vordertreffen. 1907 zeigt, daß die Wagen immer länger und tiefer werden. Der steigende Luxus der Karosserie ist ebenfalls unverkennbar. Das gleiche gilt vom Jahre 1908, und die Abbildungen der nächstfolgenden Jahre 1909, 1910 und 1911 zeigen immer mehr, wie die Formengebung schöner wird, wie die Wände glatter werden, wie an Stelle des vorne offenen Einstieges die Vordertüren angebracht werden, wie die Lenkung geneigter wird, und wie man immer darauf bedacht ist, nicht nur die Insassen des Wagens zu schützen, sondern auch den Lenker. Schönheit, Komfort und Luxus treten immer mehr in den Vordergrund und sind maßgebende Faktoren.

Und dabei halten wir heute; wer weiß, was die Zukunft bringt.

1900-1910 MERCÉDÈS - RENNWAGEN 1900-1910



Erste Reihe:

1. 1900 24HP Rennwagen.
2. 1900 Chassis.
3. 1901 40HP Rennwagen.
4. 1902 Chassis.
5. 1902 Rennwagen, mit dem Graf Zborowski das Rennen Paris—Wien mitmachte.

Zweite Reihe:

1. u. 2. 60HP Rennwagen, mit dem Jenatzy 1903 das Bennettrennen in Irland gewann.

3. Type 1904, 60HP.
4. Type 1905.

Dritte Reihe:

1. Rennwagen 1905/6 mit Salzer am Steuer.
2. u. 3. Taunus-Rennwagen 1907.
4. Grand Prix-Rennwagen 1908.

Vierte Reihe:

1. Type 1908/9, Semmering.
2. Type 1910, Grand Prix Amerika.

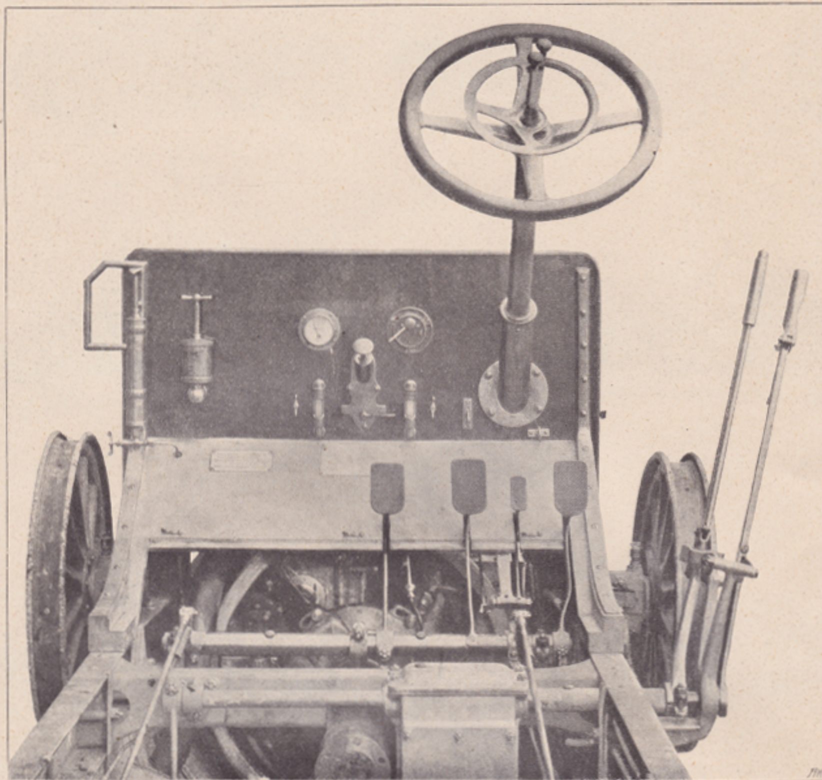
Mercedes-Rennwagen.

Die Gloriole zahlreicher großer Siege umstrahlt den Namen Mercedes. Im heroischen Zeitalter des Automobilismus sehen wir, wie die Mercedes-Fabrikate sich den Platz an der Sonne erkämpfen. Und dieser Mut, mit dem Herr Emile Jellinek-Mercedes den Kampf gegen die besten Fabrikate der Welt aufnahm, war es in erster Linie, durch den die Augen des internationalen Publikums auf die Mercedes-Marke und auf ihre vorzüglichen Qualitäten gezogen wurden. Oft war Mercedes siegreich, unterlag die Marke, so unterlag sie stets ehrenvoll und bewies auch dann noch ihre Qualität.

Der erste Rennwagen stammt aus dem Jahre 1900, er wurde schon als Mercedes bezeichnet, war aber eigentlich doch nur das Bindeglied zwischen der alten und neuen Form. Dieser hohe Wagen hatte zwar schon 24 Pferdekräfte, eine für die damalige Zeit ungeheuere Stärke, aber es fehlte ihm doch alles, was nach unseren heutigen Begriffen den Rennwagen ausmacht, vor allem die tief gebaute, lange Form. Tatsächlich war das Debüt mit diesem Wagen nicht glücklich, denn der ausgezeichnete Werkmeister der Daimler-Motoren-Gesellschaft, Bauer, verunglückte damit auf der Turbie, als er die erste Kurve nehmen wollte.

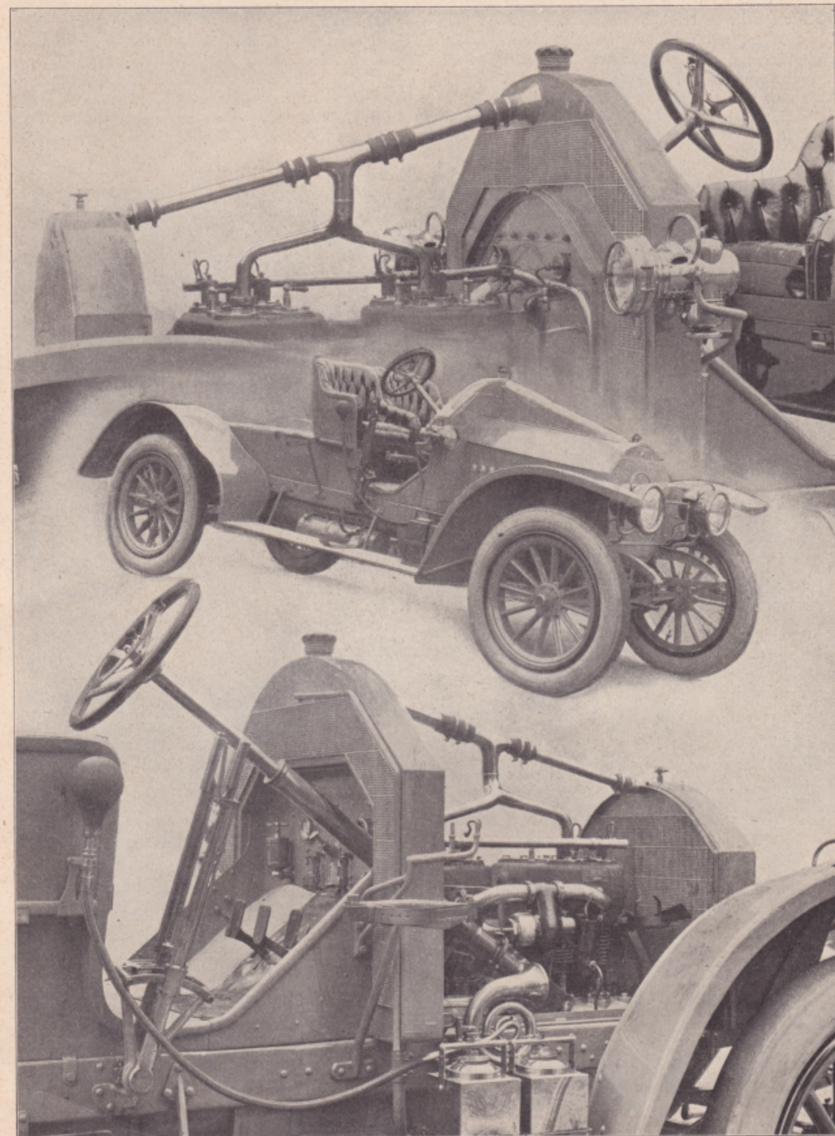
Die Lehre war teuer genug bezahlt. Ein so hoch gebauter Wagen konnte nie stabil und daher nie schnell sein. Und so entstand der Mercedes 1901/1902, dem gleich ein voller Erfolg beschieden war. In dem Frühjahrsrennen zu Nizza, das damals sehr große Bedeutung hatte, wurde vor der schärfsten internationalen Konkurrenz das Bergrennen Nizza—La Turbie, das Rennen Nizza—Salon—Nizza, das Rennen Draguignan—Nizza, das Touristenrennen sowie das Meilenrennen auf der Promenade des Anglais gewonnen.

Nach der gleichen Type, nur etwas stärker, nämlich 40HP, entstand die Type 1902. Das war der Wagen, mit dem im Rennen zu Nizza desselben Jahres abermals eine Reihe von Preisen gewonnen wurde. Doch die Sensation des Jahres war das Abschneiden der



Die normale Spritzwand des Mercedes 1912.





Ein Tropen-Mercedes.

Reichskolonial-Wagen 1911, 55HP, zwei Kühler.

Mercedes im Rennen Paris—Wien, wo Graf Zborowski und Baron de Forest mit ihren Mercedes-Wagen so überraschend an die Spitze kamen. Zborowski war der Erste in der Kategorie der schweren Wagen und der Zweite in der allgemeinen Klassifikation.

1903 entstand eine 60HP Rennwagentype, die in Nizza wieder große Erfolge hatte. Für das Gordon Bennett-Rennen desselben Jahres hatten die Daimler-Leute aber eine achtzigpferdige Type vorbereitet. Doch die fertigen Wagen wurden beim Brand der alten Cannstatter Fabrik ein Raub der Flammen. Trotzdem starteten die Mercedes-Leute im Gordon Bennett-Rennen in Irland, und zwar mit dem scheinbar viel zu schwachen sechzigpferdigen Wagen, den der seither verstorbene Millionär Gray Dinsmore der Fabrik zur Verfügung stellte. Daß damals Jenatzy dieses Rennen gewinnen konnte, ist wohl noch in der Erinnerung aller, die sich zu jener Zeit schon für Automobilismus interessierten. Erwähnt sei an dieser Stelle, daß sowohl 1902 wie auch 1903 ein Mercedes das Semmeringrennen gewann.

1904 gab es für die Mercedes-Leute Weltrekords in Florida und Ostende. Im Gordon Bennett-Rennen errang Jenatzy für Mercedes den zweiten und de Caters den dritten Platz.

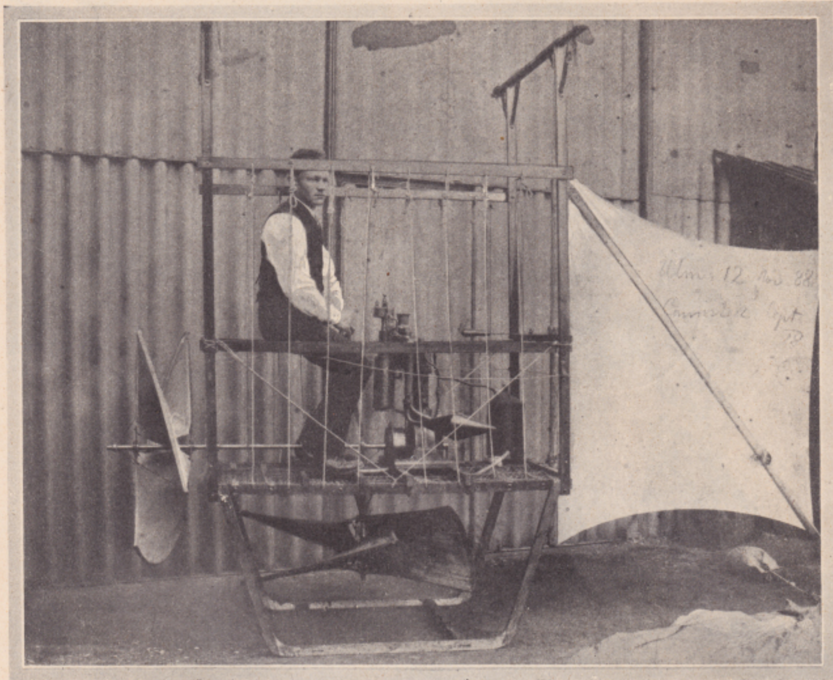
Der Rennwagen 1905 war hauptsächlich für das Semmeringrennen gebaut, das auch 1904 an Mercedes fiel. Dieser Rennwagen hatte schon einen mehr als hundertpferdigen Motor. Mercedes gewann denn auch das Rennen.

Mit dem gleichen Wagen wurde das Semmeringrennen 1906 gewonnen.

Das Jahr 1907 zwang die Mercedes-Leute gleich zwei Rennwagen zu bauen, die Taunus-Type, bestimmt für das Rennen um den Kaiser-Preis, und dann einen ausgesprochenen Rennwagen, bestimmt für die großen Rennen der Saison. Im Eröffnungsrennen auf der Brooklandsrennbahn gewann dieser schnelle Wagen gleich die Montagu-Coupe. In der Woche zu Ostende das Kilometer- und Meilenrennen und dann schließlich das große und schwierige Ardennenrennen. Auch im Semmeringrennen desselben Jahres ist Mercedes mit diesem Wagen wieder an der Spitze.

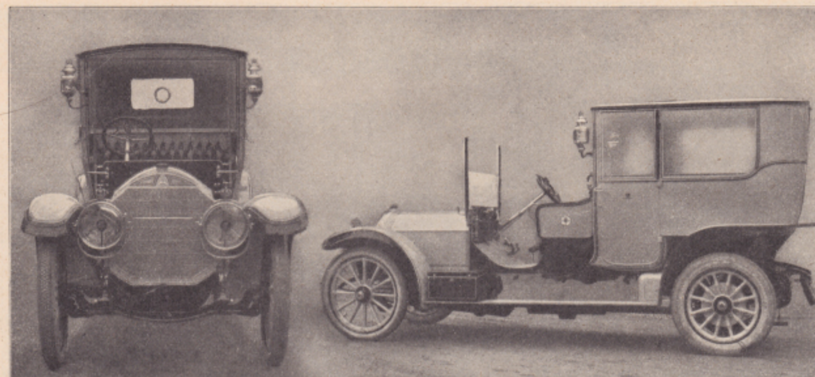
Und dem Rennwagen 1907 folgte der Rennwagen 1908, noch stärker, noch schneller und noch handlicher. Mit diesem Wagen gelang den Mercedes-Leuten wohl der größte Wurf: sie gewannen, mit Lautenschlager am Steuer, den Grand Prix von Dieppe. Der Sieg im Semmeringrennen war abermals das Ständige im Wechsel.

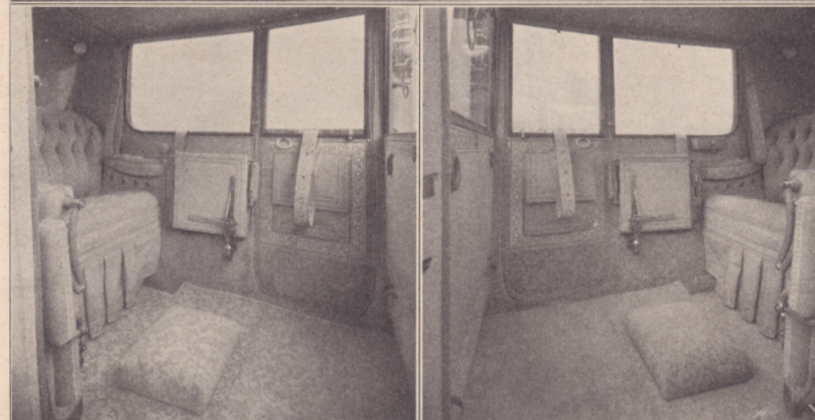
(Fortsetzung auf Seite 33.)

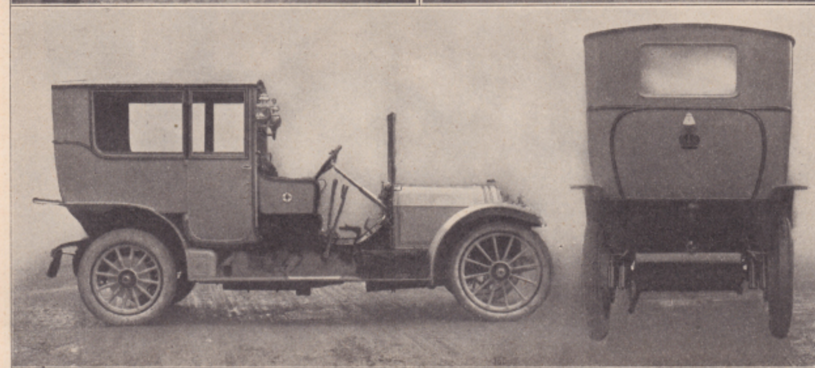


Die erste Benützung der Daimler-Motoren für Lenkballons 1888.

Dr. Wölferts Lenkballon macht im Hofe der alten Daimler-Fabrik in Cannstatt am 1. September 1888 seinen ersten Aufstieg. Der Motor war ein 4HP Daimler-Motor.



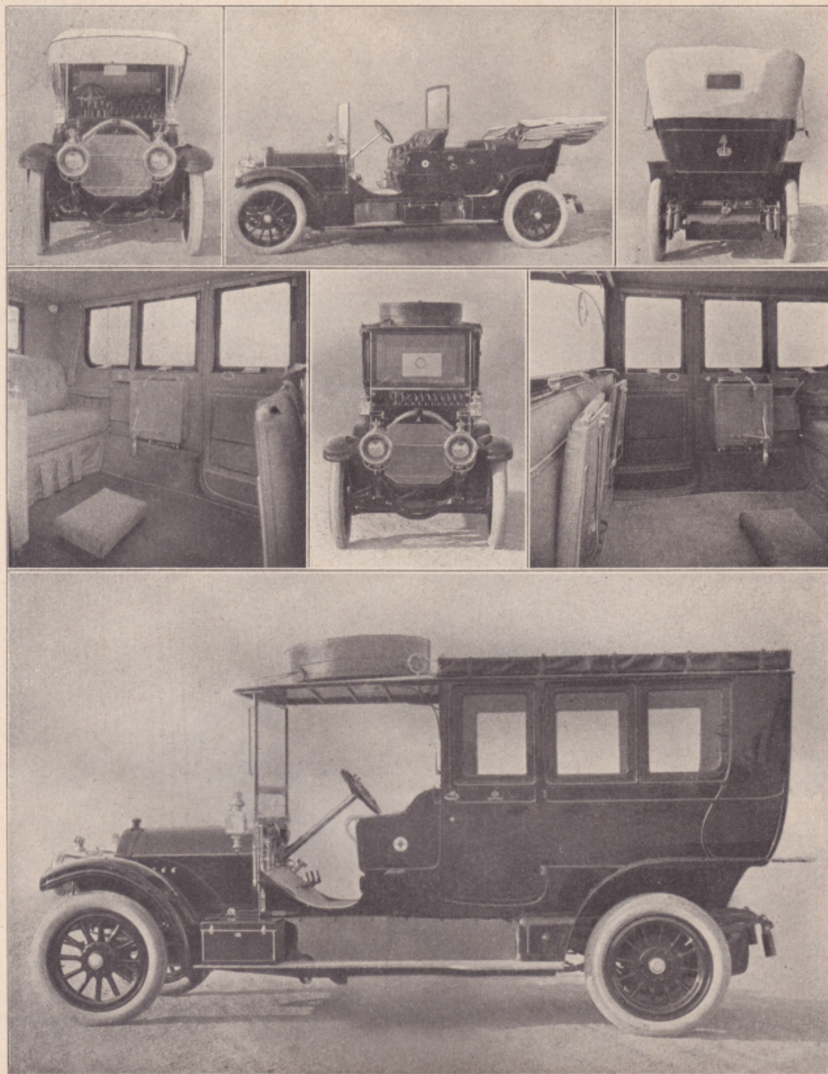




Der 16/40HP Mercedes-Knight des Deutschen Kaisers. Untertürkheimer Karosserien.

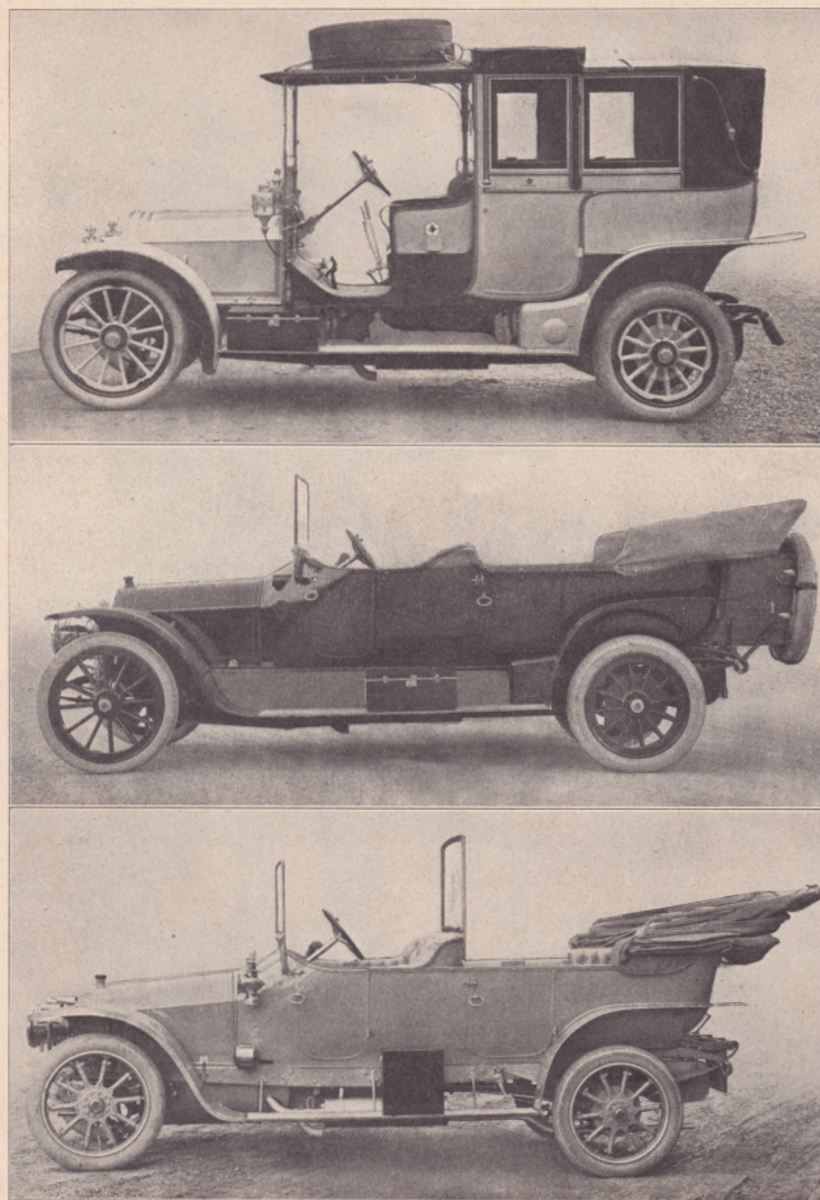
Oben: Vorderansicht und Seitenansicht.
Mitte: Innenansichten.
Unten: Seitenansicht und Rückansicht.





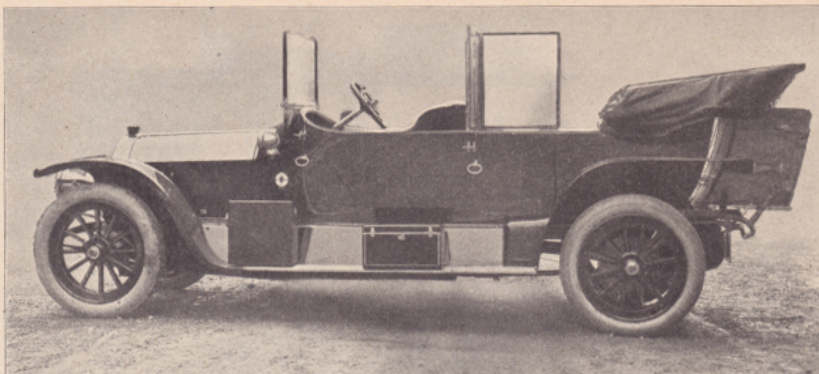
Mercedes-Wagen des Deutschen Kaisers für Korfu.

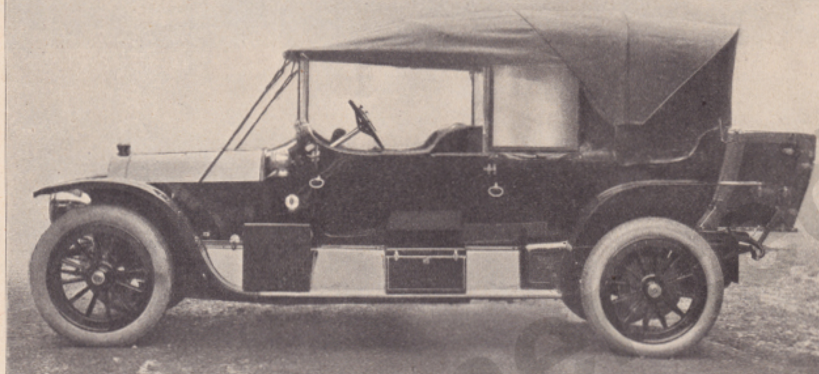
Oben: 28/50HP Kaiser-Doppelphaethon in drei Ansichten.
Mitte: 28/50HP Kaiserlimusine, Vorderansicht und Innenansicht.
Unten: 28/50HP Kaiserlimusine, Seitenansicht.

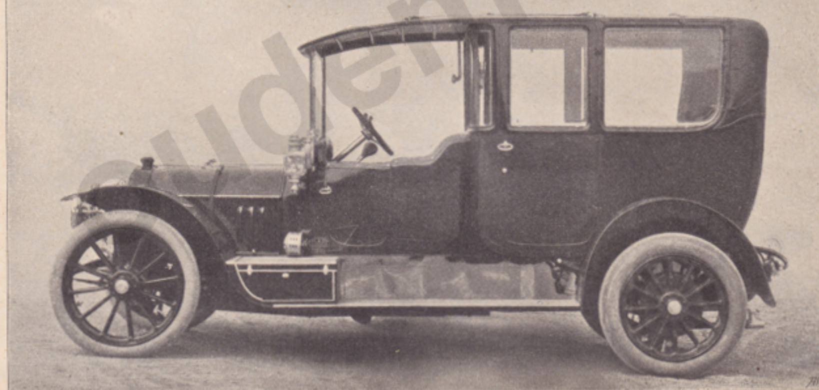


Kaiser, Kronprinz und Herzog.

Oben: 38/70HP Ketten-Landaulet 1912 des Deutschen Kaisers. — Mitte: 28/50HP Doppelphaethon 1912 des Herzogs Ernst Günther von Schleswig-Holstein. — Unten: 16/40HP Mercedes-Knight-Doppelphaethon 1912 des Kronprinz von Griechenland.







Untertürkheimer Mercedes-Karosserien.

Oben: 28/50HP Doppelphaethon 1912 des Grafen Zichy mit zurückgelegtem amerikanischen Dach. Man sieht die Seitenfenster hinter dem Vordersitze. Mitte: Derselbe Wagen mit aufgestelltem amerikanischen Dach. Die Seitenfenster in Position. Unten: 28/30HP Limusine des Präsidenten der Republik von Montevideo.

Ein prächtiger Rennwagen ist der des Jahres 1909, der den Mercedes-Fabrikaten abermals den Sieg im Semmeringrennen brachte. Das Semmeringrennen war in diesem Jahre das bedeutendste Automobilrennen.

Den vorläufigen Abschluß der Mercedes-Rennwagenserie bildet der Wagen des Jahres 1910, für den es allerdings nicht mehr viel zu gewinnen gab, denn im Jahre 1910 setzte die allgemeine Rennmüdigkeit, die heute noch besteht, ein, und so ging der Wagen nach Amerika, um dort die Farben der Marke Mercedes zu verteidigen.

Die Rennwagen sind jeweils die Meisterwerke der Automobilkonstruktion und solcher Meisterwerke haben die Mercedes-Leute, wie man sieht, nicht wenige geliefert.

*

Und so haben wir unseren Lesern heute in Wort und Bild die Entwicklung des Automobilismus gezeigt, denn indem wir die Entwicklung der Daimler-Motoren und Daimler-Automobile und den Uebergang zu der Fabrikation der Mercedes-Motoren geschildert haben, haben wir gleichzeitig ein ziemlich lückenloses Bild der Entwicklung des Automobilismus im allgemeinen gegeben, und zwar von seinem Uranfang bis zum heutigen Tage.

So ist denn in der vorliegenden Nummer ein gutes Stück Automobilhistorie enthalten. Das, was wir heute in diesen Blättern über die Entwicklung der Automobil-Industrie erzählt haben, ist gewiß interessant genug, aber nicht minder interessant sind die zwei Interviews mit den beiden Direktoren der Daimler-Motoren-Gesellschaft, Herrn Berge und Herrn Paul Daimler.

Indem wir zu diesen Interviews noch einige Bemerkungen machen wollen, wenden wir uns wieder der Gegenwart zu.

Direktor Berge hat in seinem Interview mit Nachdruck von der amerikanischen Gefahr gesprochen. Wenn ein Mann in der Stellung Direktor Berges dies tut, so hat er gewiß seine guten Gründe dazu. Er kennt sicher die Verhältnisse wie kaum ein anderer, für ihn liegen manche Fäden bloß, die ein anderer nicht sieht. Man kann nicht einmal sagen, daß Direktor Berge in diesem Falle pro domo gesprochen hat, denn die Amerikaner sind, wie man wohl weiß, in erster Linie eine Gefahr für die Fabrikanten von kleinen Wagen, und Mercedes war und ist immer die Fabrik der großen und mittelstarken Wagen. Es ist freilich möglich, daß die Amerikaner dereinst auch starke Wagen nach Europa liefern werden, doch das ist vorläufig noch in weiter Ferne, schon deshalb, weil man starke Wagen nicht in so großen Mengen erzeugen kann, da es ja nicht so zahlreiche Käufer dafür gibt, wie für kleine Wagen. Nun lautet zwar ein geflügeltes Wort „Platz für alle hat die Erde", doch wenn man dieses Wort gelten lassen will, dann müssen die Nationen auch mit gleichen Waffen kämpfen, und wenn die Amerikaner für sich den Vorteil in Anspruch nehmen, daß sie ihre heimische Produktion durch einen Zoll von 45 Prozent des Wertes gewissermaßen mit einem Stachelzaun gegen die auswärtige Konkurrenz schützen, dann dürfen die europäischen Fabriken zweifellos auch ihrerseits einen ähnlichen Schutz verlangen. Herr Direktor Berge hat in seinem Interview von der internationalen Union der Automobilkonstrukteure gesprochen. Hier läge eine dankbare Aufgabe vor, mit der diese neu gegründete Vereinigung ihre Tätigkeit zum Nutzen der europäischen Industrie aufnehmen könnte.

Sehr interessant ist es, was Direktor Berge über die Konjunktur im allgemeinen sagt. Niemals zuvor sind so viele Automobile erzeugt worden, wie in dem Jahre 1912 fabriziert werden sollen. Das läßt manchen Schluß zu. Es zeigt, daß die Welt im allgemeinen reicher geworden ist, denn ein großer Teil dieser Automobile wird doch nur von Leuten gekauft, deren Verhältnisse den Luxus eines Automobils gestatten. Es zeigt aber auch die praktische Seite des Automobilismus, denn für viele Berufszweige ist das Automobil heute kein Luxusartikel mehr, sondern eine dringende Notwendigkeit. Sowie mancher sein Geschäft nicht mehr ohne Telephon betreiben könnte, so ist es auch mit dem Automobil. Die eminent praktische Seite des Automobilismus mußte sich endlich durchringen, und daß das geschehen ist, drückt sich jetzt durch die enorm gesteigerten Produktionsziffern aus. Und wir sind noch keineswegs am Ende der Entwicklung, ja noch nicht einmal auf dem Höhepunkte, noch harrt ein großer Teil des Transportes der Automobilisierung. Die Zukunft ist jedenfalls eine gesicherte.

In dem Interview des Herrn Direktors Paul Daimler wird sicherlich jene Stelle, die sich auf die Mercedes-Knight-Wagen bezieht, das Interesse weiterer Kreise erwecken.

Schiebermotor oder Ventilmotor? das ist eine Streitfrage, die immer mehr in den Vordergrund tritt. Man kann eigentlich nicht einmal recht sagen Streitfrage, denn der Streit, ob das Knight-System etwas wert sei, ist eigentlich schon entschieden, man weiß heute, daß der Schiebermotor gut ist. Doch wird er den Ventilmotor verdrängen? Das ist die große Frage, über die sich Techniker und kommerzielle Direktoren keineswegs im klaren sind. Noch hält ein großer Teil des Publikums, oder, um korrekt zu sein, der weitaus größte Teil des Publikums, an dem Ventilmotor fest. Dieses System ist erprobt, man weiß, daß es tadellos arbeitet, es ist einfach, und man braucht nicht „umzulernen". Doch die steigende Produktionsziffer in Schiebermotoren bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft spricht eine deutliche Sprache. Mag sein, daß hiebei auch ein wenig die Mode entscheidend ist. Es gibt Leute, die immer das Neueste haben müssen und sich nicht gerade sehr darum kümmern, ob das Neueste auch immer das Beste ist. Für den Techniker liegt die Frage natürlich nur so: Ist das neue System wirklich dem alten vorzuziehen? Und da spricht ein Umstand sehr zugunsten des Knight-Systems. Seit Beginn der automobilistischen Bewegung ist das Bestreben auf Steigerung der Tourenzahl gerichtet. Gottlieb Daimler hat im Jahre 1883 den Explosionsmotor dadurch zu einem Automobilmotor gemacht, daß er ihn von 250 auf 900 Touren zu steigern verstand. Seither steigt die Tourenzahl kontinuierlich. Die ersten Mercedes-Motoren liefen mit 1200 Touren, was als wahnwitzige Schnelligkeit angesehen wurde. Dann stieg man auf 1500 Touren, und jetzt gibt es schon Motoren mit 2000 Touren. Warum soll man sie nicht auch auf 2500 Touren und 3000 Touren bringen? Je rascher der Motor läuft, desto ausgeglichener ist seine Arbeit, und desto kleiner, also leichter kann er sein.



DIREKTOR ERNST BERGE.



DIE DIREKTOREN ADOLF UND PAUL DAIMLER.

Wo ist die Grenze, bis zu der die Ventilmotoren noch imstande sind, diesem raschen Aus- und Einströmen verbrannter und frischer Gase zu genügen? Heute schon gibt es solche Schnelläufer, bei welchen die Phasen nicht mehr einander folgen, sondern bei welchen sie sich zum Teil decken. Werden da die Schiebermotoren nicht vielleicht die logische Weiterentwicklung bilden müssen? Die Anzeichen deuten darauf hin, doch warten wir ab, was die Zukunft bringen mag.

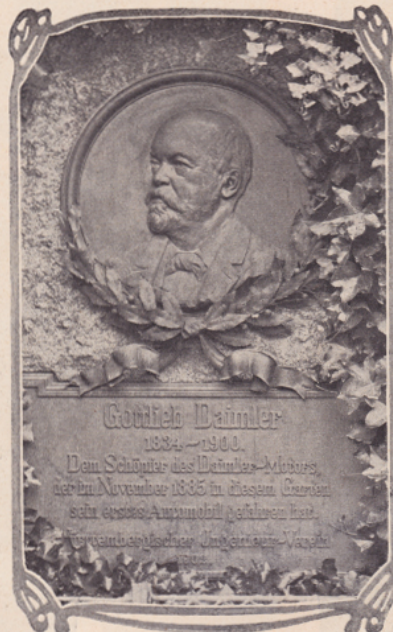
Direktor Paul Daimler steht, wie fast alle jene, die die Schiebermotoren praktisch erprobt haben, dem System freundlich gegenüber.

Die Typen.

Wir geben im nachstehenden schließlich noch einige Details über die Mercedes-Typen 1912.

8/18HP Vierzylinder, 70 mm Bohrung, 120 mm Hub, Hochspannungszündung, Kardanübertragung, einfache Konuskupplung, karossable Länge 2450 mm, Spurweite 1300 mm, Radstand 2760 mm, Geschwindigkeit bei offener Karosserie zirka 55 km, bei geschlossener Karosserie zirka 48 km pro Stunde.

10/20HP Vierzylinder, Bohrung 80 mm, Hub 130 mm, Hochspannungs-Kerzenzündung, Kardanübertragung, Doppelkonuskupplung, karossable Länge 2600 mm, Spurweite 1350 mm, Radstand 3015 mm, Geschwindigkeit bei offener Karosserie 65 km, bei geschlossener Karosserie 57 km pro Stunde.



Relief aus dem Denkmal Gottlieb Daimlers in Cannstatt.

14/30HP Vierzylinder, Bohrung 90 mm, Hub 140 mm, Hochspannungs-Kerzenzündung, Kardanübertragung, Doppelkonuskupplung, karossable Länge 2600 mm, Spurweite 1350 mm, Radstand 3015 mm, Geschwindigkeit bei offener Karosserie 80 km, bei geschlossener Karosserie 70 km pro Stunde.

16/40HP Vierzylinder, Schiebermotor, Bohrung 100 mm, Hub 130 mm, Hochspannungs-Kerzenzündung, Kardanübertragung, Doppelkonuskupplung, karossable Länge 2600 mm, Spurweite 1350 mm, Radstand 3180 mm, Geschwindigkeit bei offener Karosserie 85 km, bei geschlossener Karosserie 75 km pro Stunde.

22/40HP Vierzylinder, Bohrung 110 mm, Hub 150 mm, Doppelzündung, Kardanübertragung, Doppelkonuskupplung, karossable Länge 2755 mm, Spurweite 1420 mm, Radstand 3429 mm, Geschwindigkeit bei offener Karosserie 70 km, bei geschlossener Karosserie 62 km pro Stunde.

28/50HP Vierzylinder, Bohrung 120 mm, Hub 160 mm, Zweifunkenzündung, Kardanübertragung, Doppelkonuskupplung, karossable Länge 2755 mm, Spurweite 1420 mm, Radstand 3429 mm, Geschwindigkeit bei offener Karosserie 80 km, bei geschlossener Karosserie 70 km pro Stunde.

22/40HP Vierzylinder, Bohrung 110 mm, Hub 150 mm, Abreiß-Kerzenzündung, Kettenübertragung, Federbandkupplung, karossable Länge 2600 mm, Spurweite 1600 mm, Radstand 3474 mm, Geschwindigkeit bei offener Karosserie 70 km, bei geschlossener Karosserie 62 km pro Stunde.

28/50HP Vierzylinder, Bohrung 120 mm, Hub 160 mm, Zweifunkenzündung, Kettenübertragung, Doppelkonuskupplung, karossable Länge 2600 mm, Spurweite 1450 mm, Radstand 3475 mm, Geschwindigkeit bei offener Karosserie 80 km, bei geschlossener Karosserie 70 km pro Stunde.

38/70HP Vierzylinder, Bohrung 140 mm, Hub 160 mm, Zweifunkenzündung, Kettenübertragung, Federbandkupplung, karossable Länge 2600 mm, Spurweite 1450 mm, Radstand 3526 mm, Geschwindigkeit bei offener Karosserie 95 km, bei geschlossener Karosserie 84 km pro Stunde.

37/90HP Vierzylinder, Bohrung 130 m, Hub 180 mm, Zweifunkenzündung, Kettenübertragung, Federbandkupplung, karossable Länge 2600 mm, Spurweite 1450 mm, Radstand 3526 mm, Geschwindigkeit bei offener Karosserie 115 km, bei geschlossener Karosserie 100 km.

Die hier angegebenen Schnelligkeiten sind mit dem Mercedes - Maßstabe zu messen. So wie die Daimler-Motoren-Gesellschaft seit jeher das Prinzip hatte, die Kraft ihrer Motoren geringer anzugeben, als sie tatsächlich war, so gibt sie auch die Schnelligkeiten g e r i n g e r an, als sie tatsächlich erreichbar sind. Alle Benützer von Mercedes-Wagen wissen sehr wohl, daß sie in der Praxis gewöhnlich bedeutend mehr aus ihrem Wagen herausholen, als ihnen offiziell garantiert wurde.

Erwähnt sei schließlich noch, daß die Mercedes-Werke einen leichten Lastwagen liefern, der maximal 1500 kg einschließlich der Karosserie befördert. Der Wagen ist mit einem vierzylindrigen 25HP leistenden Motor ausgestattet; er wird als Lieferungswagen, als Omnibus und als Krankenwagen verkauft. Er ist gebaut worden, weil die Nachfrage nach einer solchen Type eine so große war, daß die Daimler-Motoren-Gesellschaft sich veranlaßt sah, dem Wunsche eines großen Teiles ihrer Kunden zu entsprechen.